

Загадка

37
года

ВАЛЕНТИН
СИМОНЕНКОВ

«ШАРАШКИ» Инновационный проект Сталина

ЭКСМО
АЛГОРИТМ

ЗАГАДКА



ГОДА

ВАЛЕНТИН СИМОНЕНКОВ

«ШАРАШКИ»

Инновационный проект Сталина

Загадка
37
года

|

ВАЛЕНТИН СИМОНЕНКОВ

«ШАРАШКИ»

**Инновационный
проект
Сталина**



**ЭКМО
МОСКВА
2011**

«АЛГОРИТМ»

С 37

Симоненков В. И.

«Шарашки» : инновационный проект Сталина / Валентин Симоненков. — М. : Эксмо : Алгоритм, 2011. — 192 с. — (Загадка 1937 года).

ISBN 978-5-699-51049-8

В 2009 году были сняты грифы секретности на некоторые архивные фонды ОГПУ-НКВД-МВД, в том числе хранившие материалы о деятельности сталинских «шарашек». Это название применялось для секретных НИИ и КБ, подчиненных НКВД-МВД СССР, в которых работали в основном заключенные инженеры и конструкторы.

Всегда считалось, что работа «шарашек» была малоэффективной, а условия труда в них – ужасающими, однако автор данной книги, сам работавший в «шарашке» и изучивший огромный массив документов об их деятельности, доказывает, что это не так. Парадокс заключается в том, что в сталинских «шарашках» открытий и изобретений было сделано больше, чем за двадцать лет «демократии» в России.

Почему это было возможным, в чем были преимущества «шарашек», как жили и трудились в них специалисты – об этом рассказывается в книге В.И. Симоненкова.

**УДК 323
ББК 63.3**

© Симоненков В. И., 2011
© ООО «Алгоритм-Издат», 2011
© Оформление. ООО «Издательство
«Эксмо», 2011

ISBN 978-5-699-51049-8

Вместо предисловия

ПОЧЕМУ НУЖНО ИЗУЧАТЬ ОПЫТ СТАЛИНСКИХ ШАРАШЕК?

Президент В. Путин, создавая базарный капитализм в России в угоду нефтяным и газовым олигархам, за восьмилетний период своего правления использовал основные средства страны на рытье траншей и прокладку труб, развалив при этом научно-промышленный потенциал России до позорного состояния — до одного из последних мест в мире.

Понимая гибельность для России подобного пути, президент Медведев предпринял попытку по возрождению научно-технического могущества России путем создания инновационного центра «Сколково».

Для использования последних мировых достижений в области науки и техники Медведев наметил привлечь на работу в «Сколково» крупнейших зарубежных ученых.

Фактически, президент Медведев пытается повторить идею Сталина, который для форсирования научно-технического перевооружения страны создавал научно-исследовательские центры, которые получили названия — «шарашки».

Вначале «шарашки» представляли небольшие коллективы ученых, осужденных по 58-й ст. УК СССР. После победы над Германией службы НКВД переселили в сталинские шарашки всех немецких ученых и крупных специалистов, которых только смогли выловить. В 50-е годы многие сталинские шарашки превратились в крупнейшие моногорода с закрытой инфраструктурой.

В медведевской опытной шарашке «Сколково» будут работать 30—40 тыс. специалистов с зарплатой около 2 миллионов рублей в год. Для реализации проекта потребуется 180—200 млрд. рублей. Спикер Госдумы Борис Грызлов заявил: «Инновационный центр «Сколково» должен стать пробным, а впоследствии такие центры могут появиться по всей стране». Похоже на то, что государственный бюджет превратится в священную корову для медведевских шарашек.

Медведев приглашал работать в Сколково двух молодых лауреатов Нобелевской премии, работающих в Англии — россиян Андрея Гейма и Константина Новоселова, но те отказались, считая бесперспективной медведевскую затею.

Зато идею Медведева о необходимости создания российской «Силиконовой долины» подхватил украинско-российский миллиардер Вексельберг, который с удовольствием согласился распоряжаться Российским финансовым фондом «Сколково». С не меньшим удовольствием присоединился к кормушке «Сколково» и генеральный директор «Роснано» Чубайс.

Какие для России будут результаты от деятельности Чубайса и Вексельберга, только одному богу известно, а налогоплательщикам придется реально расплачиваться, затягивая пояса потуже.

Возможно, Медведев и создаст шарашку Сколково, но путинской системе она нужна, как пятое коле-

со в телеге. Государственная система Ельцина — Путина в форме базарного капитализма — это кормушка для различного рода олигархов: банковская деятельность, страховые компании, торговля и т. п., жонглирующих финансовыми потоками. Ни одного нового промышленного гиганта в России этими аферистами не построено, а существующие предприятия они используют на износ, высасывая из них все, что только возможно, и переправляя вырученные средства за границу. Вкладывать деньги в новые технологии для них нет смысла.

Тем более необходимо изучение опыта Сталина в этом деле, но по указанию Путина 25.07.06 г. был издан приказ Минкультуры, МВД и ФСБ РФ за № 375/584/352, ужесточивший запрет на доступ независимых исследователей к секретным архивным фондам о репрессиях сталинского периода.

Только в 2009—2010 гг. под давлением международных структур с части архивных фондов были сняты грифы секретности, что позволило автору изучить доступные материалы о шарашках в архивах ГАРФ, РГАЭ, РГАНТД и АП РФ.

Документы архивов показывают, как пытался Сталин, в условиях ограниченных ресурсов, превратить Россию в могучую научно-индустриальную державу.

ОГПУ КАК КОЛЫБЕЛЬ ШАРАШЕК

Для наведения порядка в послереволюционной разрухе России решением Президиума ВЧК от 21.01.21 г. было создано экономическое управление (ЭКУ). На первом этапе работы ЭКУ Дзержинский возлагал на него только информационные функции о работе хозяйственных органов, а аресты и дознание за другими службами ВЧК.

Решением Коллегии ГПУ от 20 июля 1922 г. начальником ЭКУ был назначен Зиновий Борисович (Борухович) Кацнельсон. Период правления З.Б. Кацнельсона характеризовался постоянными изменениями структуры ЭКУ и основных задач. 24.02.26 г. начальником ЭКУ ОГПУ СССР был назначен Прокофьев Георгий Евгеньевич. Приказом по ОГПУ № 144/51 от 17.07.26 г., основные усилия ЭКУ ОГПУ были направлены на обслуживание заводов военной промышленности. (АП РФ Ф. 3. Оп. 58. Д. 3.).

15.05.30 г. заместитель председателя ОГПУ Генрих Ягода подписывает у председателя ВСНХ Валериана Куйбышева циркуляр, которым, на правительственном уровне, узакониваются Особые конструкторские бюро (ОКБ) ОГПУ:

«Использовать вредителей... таким образом, чтобы работа их проходила главным образом в помещении органов ОГПУ».

Для выполнения работ по совершенствованию структуры ЭКУ, В.Р. Менжинский 11.02.31 г. просит Стали-

на вернуть в центральную структуру ЭКУ Льва Григорьевича Миронова, направленного в 1926 г. Полномочным представителем ЭКУ в Средней Азии.

Приказом ОГПУ № 160/96 от 1 апреля 1931 г. заместителем начальника ЭКУ Г.Е. Прокофьева назначается Л.Г. Миронов. Этим же приказом в составе ЭКУ ОГПУ организуется 5-е Специально-Техническое Отделение по использованию осужденных специалистов.

Этот день следует считать днем рождения шарашек.

10 августа 1931 года Политбюро ЦК ВКП(б) утверждает Миронова Л.Г. начальником ЭКУ ОГПУ СССР. Возвращенный в центр и назначенный руководителем Центрального ЭКУ НКВД СССР, Миронов направил все усилия по созданию тюрем-шарашек в большинстве крупных промышленных центров России. Его чрезмерное рвение в работе привело к тому, что в правительство стало поступать много жалоб от ученых и специалистов на необоснованность их ареста и помещения в тюрьмы-шарашки.

Реагируя на письма трудящихся, 28.08.31 г. Серго Орджоникидзе направил Председателю Высшего Совета Народного Хозяйства Л.М. Кагановичу письмо следующего содержания: (АП РФ Ф. 3. Оп. 58. Д. 142).

«До сих пор в ряде мест у местных органов ГПУ имеются свои проектные и конструкторские бюро (в Баку, Ростове, Ленинграде, Новосибирске, Москве, Урале, Харькове и т.д.), в которых работают арестованные инженеры. Я думаю, что в настоящее время такое использование инженеров нецелесообразно.

Мы освободили значительное количество специалистов.), надо освободить и остальных, конечно, за исключением особо злостных и ликвидировать все существующие проектные и конструкторские бюро при ОГПУ, передав их промышленности».

В свою очередь, Секретариат коллегии ОГПУ 7.09.31 г. направил Кагановичу Письмо (АП РФ Ф. 3. Оп. 58. Д. 142), в котором доказывал невозможность ликвидации шарашек и освобождении специалистов, находящихся в Конструкторских Бюро при ОГПУ в Москве, Ленинграде, Зап. Сибири, в Ростове-на-Дону и других городах.

В письме Миронов перечислил контингенты заключенных, которые в Конструкторских Бюро при ОГПУ работают над созданием технических средств, способных в значительной степени повысить обороноспособность СССР:

Шпионов	74
Террористов	9
Руководит. вред. организаций	98
Диверсантов	44
Членов промпартий	14
Активных к/революционеров	184
Подследственных	160.

Разве можно их использовать без присмотра служб ОГПУ...

Возможно, что в работе начальника ЭКУ Миронова Л.Г. по созданию тюрем-шарашек были определенные перегибы, поскольку, в связи очередным поворотом в сталинской политике, Миронов за свое чрезмерное рвение в работе по организации шарашек, 1.07.37 г. был осужден к ВМН и расстрелян 29.08.38 г.

Аналогичная судьба постигла столь же фанатичного его первого заместителя Горянова-Горного (Бенковича) Анатолия Георгиевича. Возглавивший организацию центрального конструкторского бюро на авиазаводе № 39, он в Бутырской тюрьме оборудовал несколько камер чертежными досками и другими необходимыми чертежными принадлежностями, создав около 200 рабочих мест для конструкторов.

Чтобы заполнить «вакансии» создаваемой шарашки, было арестовано более 200 ученых, полтора десятка членов и членов-корреспондентов Академии наук, более двух десятков докторов наук и профессоров, а также значительное количество рабочих авиастроения.

Анатолий Горянов был признан «врагом народа» следом за Львом Мироновым 23.07.37 г. и расстрелян 27.10.37 г. по приговору ВК ВС СССР с лишением всех наград и почестей.

ШАРАШКИ ПЕРЕД ВОЙНОЙ И В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

В 1939 г. идею «шарашек» значительно развил новый руководитель НКВД СССР Лаврентий Павлович Берия. В своем спецсообщении Сталину № 2561/6 от 04.07.1939 г. он отмечал, что следствие по делам арестованных специалистов приостановлено еще в 1938 г., и они без приговоров содержатся под стражей на положении следственных. Представляется целесообразным использовать их труд в Особых технических бюро (ОТБ). В первую очередь предлагалось создать ОТБ по проектированию самолетов и ОТБ проектирования двигателей для этих самолетов. (АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 142. Л. 84—86.)

На документе резолюция: «Т-щу Берия. Согласен. И. Сталин».

Предпочтение, отданное специалистам по самолетостроению, для создания опытных ОТБ определялось настойчивыми усилиями заместителя начальника ВВС РККА командарма II ранга Якова Ивановича Алксниса, который еще в начале 1930-х гг. говорил, что, арестовывая специалистов, ОГПУ является могильщиком авиации Советского Союза. Назрела насущная необходимость, вместо отправки таких специалистов на лесо-

повал, привлечь их к практической деятельности по самолетостроению.

В результате в 1930 г. в Бутырской тюрьме из заключенных было создано два КБ: Конструкторское бюро двигателей под руководством Стечкина и «Особое конструкторское бюро» ОТБ-39 ОГПУ самолетостроителей. Позже оно получило название ЦКБ-39 ОГПУ.

По указанию Алксниса, в недрах ВВС РККА было подготовлено техническое задание на проектирование истребителя, не уступающего по характеристикам лучшим зарубежным образцам. Для руководства созданием этого истребителя в тюрьмах были подобраны два конструктора самой высшей квалификации: авиаконструктор Николай Николаевич Поликарпов и Дмитрий Павлович Григорович.

Для реализации проектных и опытно-конструкторских работ набрали пару десятков авиаконструкторов, среди которых были будущие светила авиационной промышленности: Б. Ф. Гончаров, И. М. Косткин, П. М. Крейсон, А. В. Надашкевич и В. Л. Корвин.

Когда конструкторы дошли до детализировки, то их перевели в ангар № 7 на территории завода № 39 — бывшего завода «Авиароботник», позже получившего имя В.Р. Менжинского; в честь председателя ОГПУ В.Р. Менжинского. Ангар был разделен перегородкой на две части: в одной находилась жилая зона, в другой — конструкторское бюро. Как и положено, охранялось это сооружение сотрудниками ОГПУ, как внутренняя тюрьма (ВТ-11).

К этому времени коллектив заключенных ОТБ-39 ОГПУ насчитывал 316 специалистов. В случае удачного завершения работ заключенным обещали амнистию. И они работали на пределе своих возможностей. На создание проекта истребителя и изготовление его опытно-

го образца заключенные потратили всего 3 месяца, и 29 апреля 1930 года он впервые был испытан в воздухе. На его фюзеляже большими буквами было обозначено название самолета «ВТ», что означало Внутренняя Тюрьма.

Пока испытывали первый экземпляр истребителя, были изготовлены еще два самолета, которые были названы «Клим Ворошилов» и «Подарок XVI партсъезду».

Испытания истребителя показали, что он по маневренности и вооружению был одним из лучших самолетов в мире. В результате, еще до завершения испытаний истребитель И-5 был запущен в серию. Всего было выпущено более 800 истребителей этой модели.

Разумеется, за 3 месяца создать с нуля боевой самолет практически невозможно, но фактически он был создан. Определяющим этого феномена следует считать многие факторы, способствовавшие этому мировому рекорду. Во-первых, был использован эскизный проект истребителя, созданный Григоровичем еще до ареста, который гениальный конструктор вынашивал с 1927 г. и воплотил в этом проекте свои мечты и свою душу. Во-вторых, начальник ВВС Алкснис достал «из-под земли», необходимые авиадвигатели модели Бристоль «Юпитер-VII» французской фирмы «Гном-Рон». В-третьих, сотрудники НКВД обеспечивали незамедлительно коллектив заключенных необходимыми материалами.

В июле были завершены испытания истребителя «И-5», и службы ОГПУ решили продемонстрировать свое детище Сталину, Ворошилову и Орджоникидзе. Демонстрация производилась летчиком Валерием Чкаловым, который на пределе крайнего риска проделывал невероятные пируэты.

Сталин был в восторге и специально поехал в Бутырскую тюрьму, чтобы лично познакомиться с авиакон-

структором Николаем Николаевичем Поликарповым. Коллегия ОГПУ постановила: приговор в отношении Поликарпова считать условным. Его освободили из-под стражи, а в 1937 г. он был избран депутатом Верховного Совета СССР и позже получил высшие правительственные награды: Героя Социалистического Труда и две Государственные премии.

* * *

В 1938 году, согласно приказу № 226сс ОБ СНК и приказу НКВД № 00641, в Бутырской, Лефортовской и Таганской тюрьмах были сформированы группы конструкторов В.М. Петлякова и В.М. Мясищева, а также группа аэродинамики и расчетов. Всех их разместили в поселке Болшево Московской области, в бараках бывшей колонии для малолетних преступников с высоким забором по периметру. Учреждению был присвоен шифр СТО (спецтехотдел НКВД).

Петлякову было дано задание создать двухмоторный высотный истребитель. Коллектив КБ создал истребитель под именем «100» (сотка), но опыт советско-финской войны показал, что армии необходимы пикирующие бомбардировщики.

Глава ведомства НКВД Л.П. Берия поставил перед коллективом КБ Петлякова новую задачу — превратить проект истребителя в проект пикирующего бомбардировщика, пообещав освобождение всем заключенным, участвующим в данной работе.

Срок был дан всего полтора месяца. Петляков в течение нескольких дней сделал макет. Из ОКБ Яковлева, Ильюшина, Архангельского и других КБ Петлякову передали около 300 человек.

В срочном порядке выпускались рабочие чертежи и сразу же передавались на заводы для серийной постройки. Опытный экземпляр не строили. Планер внешне не остался без изменений, менялось только оборудование и вооружение.

За полтора месяца инженеры Петлякова превратили истребитель в пикирующий бомбардировщик, который получил имя Пе-2. Серийное производство его началось 23 июня 1940 г.

Лаврентий Павлович Берия сдержал свое слово, и 25 июля 1940 года Петляков, вместе со всем своим окружением, был освобожден.

Способность производить бомбометание как из горизонтального полета, так и из пикирования, в сочетании с высокой скоростью (до 500 км/ч) сделали Пе-2 основным фронтовым бомбардировщиком периода Второй мировой войны. Всего за время войны было выпущено 11 427 самолетов.

Этот самолет попал в книгу рекордов Гиннеса, как «один из наиболее выдающихся боевых советских самолетов Второй мировой войны». За создание пикирующего бомбардировщика Пе-2 Петляков получил Сталинскую премию.

К сожалению, жизнь Петлякова прервалась из-за нелепой случайности. В январе 1942 г. его вызвали в Москву, и он полетел на одном из Пе-2, который перегоняли на фронт. В полете самолет загорелся и Петляков вместе с экипажем погиб...

Когда создавался Пе-2, то крыло для этого бомбардировщика разрабатывал Мясищев. Он реализовал свою идею по созданию бомбардировщика с конструкцией крыла, используемой как топливные баки.

Руководство высоко оценило этот проект, и было принято решение организовать Мясищеву специальное КБ в этой же «шарашке» для его разработки. Самолет получил индекс ДВБ-102, и его изготовление началось в 1940 г. все в том же ЦКБ-29 НКВД в Москве. Самого Мясищева летом этого года освободили из заключения.

После начала войны КБ Мясищева эвакуируют в Омск на местный авиационный завод, с задачей продолжить выпуск самолетов ДВБ-102.

В 1942 г. за достигнутые успехи в создании ДВБ-102 Мясищев получил благодарственную телеграмму от Сталина и премию в 25 тыс. рублей, которую он передал в фонд обороны страны на выпуск самолетов для фронта.

После гибели Петлякова в 1942 г. Мясищева назначают главным конструктором, и он возглавил его конструкторское бюро. В 1943 г., выполняя указания правительства улучшить конструкцию Пе-2, Мясищев переезжает со своим коллективом в Казань и за шесть месяцев подвергает Пе-2 коренной модернизации.

Фактически это уже был совершенно другой самолет. Но Мясищев, сдерживая свои амбиции, назвал эту модель Пе-2И в память о своем учителе Поликарпове.

По скоростным характеристикам самолет Пе-2И не имел равных. Как среди бомбардировщиков, так и среди истребителей.

После окончания войны промышленность стала переходить на мирные рельсы и часть структур, работавших на военные нужды, были расформированы. Не избежало этой участи и ОКБ Мясищева. Ведущие специалисты были переданы ракетчикам в состав ОКБ-52 В.Н. Челомея, а В. М. Мясищев был назначен на должность декана самолетного факультета МАИ.

Обязанности профессора учебного института совершенно не соответствовали творческой натуре Мясищева, и он искал выход из создавшегося положения. В 1951 г. он предложил Сталину решить проблему по созданию межконтинентального бомбардировщика и, согласно постановлению СМ СССР № 949-469 от 24.03.1951 г., было дано добро на организацию в Тушино на заводе № 23 ОКБ-23 МАП под руководством генерального конструктора Мясищева.

За полтора года коллективы ОКБ-23 и завода разработали, и подняли в воздух стратегический бомбардировщик со стреловидным крылом и четырьмя турбореактивными двигателями, получивший в серийном производстве обозначение М-4.

На самолете-гиганте Мясищева было установлено 19 мировых рекордов. Мясищеву в 1957 г. было присвоено звание Героя Социалистического Труда, а многие работники ОКБ-23 и завода были награждены орденами и премиями.

* * *

Перед войной продолжались работы по созданию самолетов и в группе Туполева. 23 февраля 1939 г. вышел совместный приказ № 00167/30с НКВД-НКАП, в котором говорилось «...согласно исполнения приказа № 42с СНК КО, директору завода № 156 выделить и оборудовать помещение к 1.03.1939 г. для ОТБ численностью 40—50 человек...». Под приказом стояли подписи — Л. Берия и М. Кагановича.

Первым заданием для этого ОТБ было создать под руководством Андрея Николаевича Туполева, двухмоторный бомбардировщик (шифр «103»), способный нести 1,5 т бомбовой нагрузки и иметь дальность до 2000 км.

Общение Туполева с руководством НКАП, ВВС, НИИ и других организаций осуществлялось только через представителей НКВД, кураторов от НКВД Балашова и Крючкова, которые контролировали всю переписку с внешними организациями.

Они обеспечивали соблюдение секретности работ и хранение документации, а также контролировали работу по созданию проектной документации и работу производственных подразделений, но вмешиваться в деятельность ЦКБ они не имели права.

Интересно, что в ЦКБ № 29 НКВД Туполев «пригрел» экзотическую личность — итальянского барона авиаконструктора Роберта Бартини. После Октябрьской революции в России многие коммунисты в различных странах мира считали своим долгом помочь молодому социалистическому государству. Среди них оказался и итальянский авиаконструктор, коммунист Бартини — сын барона Людовико ди Бартини, государственного секретаря Итальянского королевства.

В 1921 г. за участие в коммунистическом движении Роберт Орос ди Бартини в Италии был осужден на 20 лет тюрьмы, но сумел бежать. В 1932 г. он приехал в Россию с мечтой помочь коммунистам России преодолеть фашистов в авиации: «Приложу все свои знания и силы, чтобы красные самолеты летали быстрее черных».

Роковую роль в судьбе Бартини сыграл Тухачевский, назначив его главным конструктором СНИИ ГВФ. В 1937 г. рекомендации Тухачевского стали основанием для ареста Бартини. После трех месяцев следствия ОСО НКВД СССР вынесен приговор — высшая мера наказания, замененная на 10 лет ИТЛ и 5 лет поражения в правах.

Работая в шарашке ЦКБ № 29 НКВД, Бартини создал целую серию цельнометаллических самолетов «Сталь», в обшивке которых использовались стальные листы вместо алюминия, бывшего тогда в большом дефиците. Двухмоторный самолет «Сталь-7» в августе 1939 г. установил мировой рекорд по дальности полета 5068 километров.

С началом войны возникла острейшая необходимость в дальних бомбардировщиках. Нужный стране военный вариант Бартини создал на базе своего самолета «Сталь-7», но не со своими инициалами, как то положено, а модель Ер-2 с инициалами своего заместителя Ермолаева В.Г.

Бартини создал в СССР несколько самолетов, он, несомненно, сделал бы и больше, если бы не склонность к оригинальным решениям, для доведения которых до серийного производства требовалась поддержка в высших государственных структурах.

* * *

В группе Туполева перед войной работал и Сергей Павлович Королев. Он начал свою карьеру выдающегося конструктора в первой половине 30-х годов в моторной бригаде ОПО-3 Наркомтяжпрома СССР под руководством всего того же Бартини. Королев всю свою жизнь считал его своим учителем.

Затем, в созданном Тухачевским РНИИ Королев был назначен на должность зам. начальника этого института. После осуждения и расстрела Тухачевского РНИИ подвергся кардинальной чистке, и Королев был арестован 27 июня 1938 г.

Он получил 10 лет заключения и 5 лет поражения в правах.

За пересмотр его дела ходатайствовали депутаты Верховного Совета В.С. Гризодубова и М.М. Громов. После повторного следствия Королеву был вынесен новый приговор — 8 лет заключения, с направлением в систему 4-го спецотдела НКВД по управлению тюрьмами-шарашками.

Его направляют в Тушинскую шарашку мотористов ОКБ-82 в группу Валентина Глушко, однако в Бутырке его перехватил Туполев, который бескомпромиссно подбирал себе лучших специалистов. Как это ни прискорбно, но Туполев неоднократно грабил Тушинскую шарашку двигателистов ОКБ-82, забирая себе самых квалифицированных инженеров.

Правда, следует признать, что большинство ученых считали за счастье попасть в туполевскую шарашку, где у них появлялась возможность полностью реализовать свои творческие замыслы.

А после успешного завершения работ по созданию фронтового пикирующего бомбардировщика «103» (Ту-2), ведущие специалисты ЦКБ-29 были досрочно освобождены из заключения со снятием судимости. Вот их список:

1. Туполев Андрей Николаевич
2. Надашкевич Александр Васильевич
3. Бонин Александр Романович
4. Вигдорчик Семен Абрамович
5. Егер Сергей Михайлович
6. Френкель Георгий Семенович
7. Неман Иосиф Григорьевич
8. Саукке Борис Андреевич
9. Марков Дмитрий Сергеевич
10. Чижевский Владимир Антонович
11. Сопрыкин Тимофей Петрович
12. Петров Михаил Николаевич

13. Александров Владимир Леонтьевич
14. Озеров Георгий Александрович
15. Алле Владимир Васильевич
16. Шпак Федор Максимович
17. Звонов Иван Михайлович
18. Кованов Алексей Васильевич
19. Страшнов Герман Васильевич
20. Цветков Алексей Иванович
21. Денисов Владимир Сергеевич
22. Мутовчинский Иван Христофорович
23. Войцтов Василий Степанович
24. Томашевич Дмитрий Людвигович
25. Соколов Николай Андреевич
26. Боровской Иван Казимирович
27. Склянский Иосиф Маркович
28. Черемухин Алексей Михайлович
29. Рогов Арон Юльевич
30. Стерлин Александр Эммануилович
(ГАРФ. Ф. 7523. Оп. 67. Д. 4.).

* * *

Бои в Испании в середине 30-х годов показали руководству СССР недопустимое отставание советской авиационной промышленности в области производства двигателей. Республиканское правительство Испании пыталось модернизировать советские самолеты И-16, закупив контрабандным путем партию американских двигателей «Райт-Циклон» SGR 1820 F-54 — что позволило значительно повысить боевые качества советских самолетов, но характеристики немецких «мессеров» были все же недостижимы.

Из Испании в Советский Союз были привезены несколько экземпляров авиадвигателей Jumo-204 со сби-

тых немецких самолетов. ЦИАМ поручили изучить конструкцию и снять характеристики дизелей Jumo-204.

Исследования этих двигателей на стендах ЦИАМ показали, что советская авиация нуждается именно в таких авиадизелях. По своим характеристикам они считались особенно перспективными для создания тяжелой бомбардировочной авиации.

В ЦК ВКП(б) было принято решение организовать серийное производство аналогичных по конструкции дизельных авиадвигателей на одном из моторостроительных заводов. Выбор пал на Тушинский авиамоторный завод № 82.

Здесь были оборудованы специальные помещения под шарашку из производственного корпуса «Г». Они перестраивались в авральном порядке. Первым заключенным приходилось работать и спать в комнатах с сырым цементным полом. Для уменьшения сырости пол посыпали древесными опилками, и возле каждой кровати лежал лист фанеры, чтобы заключенный, раздеваясь перед сном, не затаскивал опилки к себе в кровать на чистые простыни.

Постепенно бытовые комнаты и конструкторские бюро шарашки привели в божеский вид. Чистота, поддерживалась исключительная. Каждые десять дней менялась постельное белье, а одеяла и ватные матрасы отвозились в прожарку. Волосы у заключенных не остригали, но периодически приезжал врач и производил проверку по форме № 20 (на вшивость). В столовой белоснежные скатерти на столах и салфетки. Фаянсовые тарелки, ложки, вилки и ножи блистали безупречной чистотой.

В московских тюрьмах органы ЭКУ ОГПУ отобрали заключенных — специалистов по двигателям, и на заводе

было организовано опытное КБ под руководством бывшего директора опытного завода ЦИАМ Шумилина А. А.

Неоценимой находкой для Тушинского КБ оказался обрусевший немец Отто Николаевич Штеблер, создавший в России в 1926 г. дизель БК-38 для башенных батарей.

Для разработки технологии производства деталей двигателя из ЦИАМ на завод был переведен один из опытейших технологов двигателестроения Дейч Григорий Борисович, который организовал технологическое бюро по разработке технологий изготовления деталей дизеля.

В соответствии с требованиями Г.Б. Дейча силами служб ЭКУ ОГПУ было привлечено 12-е управление заводстроя для реконструкции литейного и кузнечного цехов завода № 82.

К концу года опытные экземпляры дизелей были почти полностью готовы. Непреодолимые трудности возникли при попытках изготовить узлы топливной аппаратуры двигателей. На заводе № 82 отсутствовали станки высокой точности, необходимые для изготовления топливной аппаратуры дизеля. Попытки закупать форсунки и насосы у немецкой фирмы «Бош» не увенчались успехом.

Тогда службы НКВД обходным путем через нейтральные скандинавские страны достали несколько комплектов топливных узлов этой фирмы. Ими оснастили опытные экземпляры изготовленных на заводе № 82 двигателей. Стендовые испытания в пределах 100 часов показали, что их характеристики несколько не уступают немецким двигателям.

Однако организация серийного производства дизелей застопорилась, поскольку ни ЦИАМ, ни завод № 82

оказались не способны организовать производство форсунок и насосов высокого давления для двигателей Jumo-204.

Время шло, но несмотря на грозные приказы и нагоняи, положительные результаты отсутствовали.

Выход из этого положения настойчиво подсказал А.Д. Чаромский, утверждавший, что доработанный им в ЦИАМ отечественный авиадизель АН-1 почти не уступает немецким дизелям, но в значительной степени технологичнее и проще в изготовлении. В подтверждение своих выводов он приводил данные, что английская фирма Napier так и не смогла организовать производство немецких дизелей Jumo-204. Попытки фирм США заимствовать идеи создания форсунок и насосов высокого давления для дизелей также не увенчались успехом. Все производство дизелей в США базировалось на покупных агрегатах немецкой фирмы «Бош».

В результате, решение проблемы создания авиадизелей НКВД берет в свои руки. На основании инициативы руководства ЦИАМ и решением Комитета Обороны № 178сс от 31.07.38 г. завод № 82 получил задание на изготовление опытной партии дизелей типа АН-1 по чертежам и эталону ЦИАМ.

Но тут возникли взаимные претензии между заводом и ЦИАМ. Завод обвинял ЦИАМ в несовершенстве конструкции дизеля АН-1, а ЦИАМ обвинял завод № 82 в недопустимо низком уровне производства. На правительственном уровне было принято решение, что наведение должного порядка в этих распрях и организация серийного производства, возможно, опять-таки, только силами НКВД.

По решению Комитета Обороны при СНК СССР № 178сс от 31.08.39 г., завод № 82 из системы ГУ ГВФ был

передан в ведение НКВД с задачей освоить производство мощных авиационных дизелей АН-1Р и выпустить опытную партию в количестве 50 шт. по чертежам и эталону ЦИАМ.

Директором моторного завода № 82 НКВД СССР был утвержден Военинженер 1-го ранга Сергей Николаевич Жилин.

В помощь заводу № 82 руководство НКВД перевело из ЦИАМ на завод дополнительную группу специалистов.

Приказом № 0021 НКВД от 10.01.39 г. на территории завода было создано ОТБ-82. Начальником ОТБ-82 НКВД был назначен старший лейтенант П.М. Досик, а его помощниками — Ф. М. Демидов и А. И. Толстухин.

В соответствии с приказом № 0021 завод № 82 передавался в непосредственное подчинение руководству ОТБ-82 НКВД, как опытно-вспомогательная база. (ГАРФ. Ф.9401. Оп. 1. Д. 513. Лл. 58 — 64). Главным конструктором ОТБ-82 был назначен Чаромский Алексей Дмитриевич, а его заместителем стал Стечкин.

Этим решением Сталина и была predetermined судьба отечественного авиадизеля.

* * *

Руководство НКВД развернуло интенсивные строительные работы, как по созданию производственных корпусов завода № 82 НКВД, так и по обустройству барачных для вольнонаемных рабочих завода.

В 1939 г. ОКС НКВД на работы израсходовал 9150 тыс. руб. В общей сложности подверглись коренной реконструкции все 8 производственных цехов, испытательная станция, центральная лаборатория и дизельная.

В механическом цехе было установлено 173 новых металлорежущих станка, что позволяло организовывать мелкосерийное производство авиадвигателей за исключением отдельных деталей, которые планировалось производить на опытном заводе в ЦИАМ и на заводах 3-го ГУ НКАП.

Достигнутые успехи в создании нового производства во многом определялись стахановским соревнованием коллектива завода № 82 НКВД и коллектива завода № 5 НКВД, под руководством главного конструктора Джека Абрамовича Черногуза. (РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 354а).

Секретность создания дизелей считалась настолько высокой, что допуск к соответствующей документации давали лично наркомы А.И. Шахурин и Л.П. Берия.

В соответствии с Постановлением Совета Народных комиссаров СССР № 132-60сс от 26 января 1940 г. была осуществлена передача завода № 82 из подчинения ХО-30 НКВД в ведение 3-го управления НКАП.

На основании совместного приказа № 35 от 7.02.40 г. службы НКВД и НКАП составили акт приема-передачи в котором были отмечены капиталовложения НКВД при модернизации завода № 82. (РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 354а).

По состоянию на 15.02.40 г. на заводе № 82 числилось работающими 1635 человека. Из них 343 ИТР и служащих, а также 65 зеков ОКБ-82 НКВД.

Начало войны и приближение немецких войск к Москве вынудило руководство НКВД перевести в Казань как шарашку ОКБ-82, так и коллектив завода № 82.

В 1942 г. Чаромскому удалось довести дизель М-30 до рекомендации приемной комиссии к серийному выпуску. За что Чаромского освободили из заключения, а двигатель получил новое обозначение АЧ-30Б по имени автора.

Вместе с ним по рекомендации Берия (с.с. исх.№ 1051/6 от 16.06.1942 г.) были освобождены из за-

ключения Сталиным 8 сотрудников Чаромского, внесших наиболее существенный вклад в доработку дизеля до серийного производства:

1. Чаромский Алексей Дмитриевич
2. Шумилин Афанасий Антипович
3. Грачев Андрей Дмитриевич
4. Стецкий Степан Герасимович
5. Татко Леонид Семенович
6. Веревкин Федор Матвеевич
7. Корсаков Степан Максимович
8. Сидорин Иван Иванович
9. Молчанов Михаил Арсентьевич

4 апреля 1942 г. Постановлением Государственного Комитета Оборона на площадях бывшего завода № 82 создается опытный завод № 500, а при нем, приказом НКАП № 444с от 13.07. 1942 г. было создано ОКБ 500 по разработке и внедрению в серийное производство дизельных двигателей.

В соответствии с указанием Сталина 13 июня 1942 г. Главным конструктором завода № 500 назначается Андрей Дмитриевич Чаромский и ему присваивают звание генерал-майора инженерно-авиационной службы.

За создание и освоение в серийном производстве авиадизелей А.Д. Чаромскому в 1943 г. была присуждена Сталинская премия первой степени. Его работы как главного конструктора были отмечены рядом высоких правительственных наград: орденами Ленина в 1945 и 1948 гг., Суворова II степени в 1944 г., орденом Трудового Красного Знамени в 1943 г.

* * *

На Тушинском заводе № 82 работала и конструкторская группа Валентина Глушко.

В январе 1934 г. будущий академик и знаменитый конструктор ракетных двигателей Валентин Петрович Глушко был назначен начальником сектора РНИИ Наркомата обороны. Проводились интенсивные испытания жидкостных ракетных двигателей нового типа. Им были написаны не только отчеты, но и статьи по ракетной технике.

23 марта 1938 г. Глушко был арестован. Как уже говорилось, созданный Тухачевским РНИИ подвергся в 1937—1938 гг. кардинальной чистке. Кроме того, на Глушко поступил донос, в котором содержалось обвинение в растрате государственных средств. Во время следствия в одной камере с Валентином Глушко находился Борис Стечкин, который посоветовал Глушко подать прошение об использовании его как специалиста по созданию необходимых стране вооружений.

Так Глушко направили на Тушинский авиамоторный завод № 82, где формировалась двигателестроительная шарашка ОТБ-82 под руководством Главного конструктора Алексея Чаромского.

В соответствии с договоренностью с Чаромским он занялся разработкой проекта вспомогательной установки ЖРД на самолетах С-100 и Сталь-7.

Постепенно под руководством Валентина Глушко в недрах Тушинского ОКБ-82 дизельных двигателей формировалось КБ по созданию реактивных двигателей.

В свободное от работы время Валентин Глушко устраивал для заключенных шарашки своеобразные лекции-диспуты, на которых, в ожесточенных дебатах, формировал свои идеи создания реактивных двигателей.

Как уже упоминалось, когда фашисты начали приближаться к Москве в 1941 г., Тушинский моторостроительный завод № 82 был эвакуирован в Казань, а вместе с ним была эвакуирована и тюрьма-шарашка ОТБ-82 НКВД.

Именно в Казани, на моторном заводе № 16, возшла яркая звезда Валентина Глушко. Он смог организовать специальное ОКБ-СД по созданию реактивных двигателей и получить освобождение для себя и своих помощников.

Начатые Валентином Глушко в Тушинской шараге ОТБ-82 разработки конструкций реактивных двигателей получили на Казанском заводе № 16 реальное воплощение в металле. Коллектив шарашки, которым руководил В.П. Глушко, работал над созданием четырехкамерного реактивного двигателя на жидком топливе тягой 1200 кг.

Однако на первом этапе наиболее реальной оказалась установка однокамерного варианта РД-1 тягой 300 кг в качестве вспомогательного двигателя на самолет Петлякова Пе-2.

Уже 12 марта 1942 года приказом по Наркомату авиационной промышленности Казанскими авиазаводами № 16 и № 22 предписывалось использовать на серийном производстве военных самолетов реактивные двигатели Глушко. Замеры показали, что включение установки РД-1 сокращает длину разбега самолета более чем на 70 метров.

Были достигнуты существенные успехи при испытании бомбардировщика Пе-2РД, который помимо двух поршневых двигателей ВК-105РА в 1100 л.с. был оснащен жидкостно-реактивным двигателем РД-1 с тягой в 300 кг.

Выполняя свои работы в Казанской шарашке ОКБ-16, Валентин Глушко увлек своими идеями лучших специалистов из Тушинской шарашки ОТБ-82 по созданию реактивных двигателей ЖРД-1.

В начале 1944 г. заключенного В. П. Глушко вызвал к себе в Москву Сталин. Более часа Глушко рассказывал ему о своих ускорителях.

Сталин приказал Берии освободить главного конструктора и его наиболее отличившихся работников.

* * *

5 января 1944 г. Казанская шарашка на заводе № 16 прекратила свое существование. На основании приказа по МАП № 00446/262 от 18.06.44 г. начальник ОКБ 4-го Спецотдела НКВД СССР на заводе № 16 Бекетов В.А. передал директору завода № 16 Лукину М.М.:

1. Группу работников реактивных двигателей в количестве 85 человек, завершивших впервые в СССР плановое задание по созданию опытных образцов нового типа авиационных двигателей — реактивного двигателя РД-1 с тягой 300 кг.

2. Группу работников в количестве 150 человек по созданию опытных образцов, 24-цилиндровый бензиновый двигателей мощностью 2200 л.с. МБ-100 и МБ-102. Двигатели требовали дальнейшей доводки.

3. Группа работников по созданию дизельных двигателей изъята из структуры завода № 16 и направлена на Тушинский авиамоторный завод № 82.

Директором завода № 16 М.М. Лукиным были продолжены работы, начатые под руководством ОКБ 4-го Спецотдела НКВД СССР.

В декабре 1944 г. на заводе № 16 была проведена реорганизация. На базе группы реактивных двигателей было создано ОКБ специальных двигателей — ОКБ СД. В секретных документах его называли ОКБ реактивных

двигателей — ОКБ РД. Главным конструктором назначили Глушко, а Королев стал его заместителем.

Первоначально Королев работал по отработке и испытанию двигателей РД-1ХЗ. Его группа состояла из четырех бригад, включавших 16 человек. Пять человек были специалисты 4-го Спецотдела НКВД Тушинского ОТБ-82, а остальные одиннадцать — вольнонаемные.

За достигнутые успехи Глушко включил Королева в сталинский приказ об освобождении и награждении орденом «Знак Почета».

Но постепенно свои идеи у Королева стали преобладать. Он все больше приходил к выводу, что его идеи более перспективны, чем у Глушко, и для их реализации необходимо создавать свое ОКБ. Он неоднократно посылал письма в различные структуры, утверждая необходимость развертывания работ по созданию твердотопливных баллистических ракет дальнего действия и добиваясь создания специального конструкторского подразделения с экспериментальной и опытной базой.

Наконец, предложение Сергея Павловича было принято, и он получил задание на организацию подразделения по проектированию ракет. С небольшим коллективом бывших специалистов из Тушинской шарашки ОТБ-82 он направился в Москву и приступил к созданию своей ракетной империи в Подлипках.

Конструкторскому бюро Королева суждено было прославить своими выдающимися достижениями Советский Союз.

* * *

В заключение этой части книги хотелось бы рассказать о еще некоторых конструкторах, работавших в шарашках и добившихся поразительных результатов здесь.

Конструкторская группа Константина Страховича

Константин Иванович Страхович родился 1 октября 1904 г. в Петербурге. В 1924 г. окончил физико-математический факультет Ленинградского университета по специальности «Прикладная математика и теоретическая физика».

Он в совершенстве владел французским, немецким, латинским и греческим языками. Позже он добавил к ним английский и итальянский языки.

Особое внимание уделяет К.И. Страхович созданию теории расчета компрессорных машин. Так, еще в 1933 г. на основе общей гидродинамической теории решеток он обосновывает возможность и целесообразность создания многоступенчатых осевых компрессоров.

В 1941 г. Страхович был репрессирован в связи с «делом В.С. Игнатовского». В соответствии с поисковым списком, Страховича, как крупного специалиста по компрессорам, направили в Тушинскую шарашку двигателей ОТБ-82, где он возглавил группу проектирования компрессора для реактивных двигателей, применительно к работам группы Глушко

После эвакуации завода № 82 и шарашки ОТБ-82 в Казань профессор Страхович был включен в конструкторское бюро Глушко, где выполнял обязанности начальника расчетной бригады в специальном конструкторском бюро ОКБ-16.

По просьбе Главного конструктора ракетных двигателей Глушко, Константин Страхович участвовал в создании жидкостных реактивных двигателей ЖРД-1, которые были изготовлены на казанском заводе № 22.

После ликвидации Казанской шарашки Страховича направили в Рыбинскую шарашку.

После ликвидации Рыбинской шарашки профессор Страхович был направлен в Караганду. При помощи своих учеников Константин Иванович вернулся в Ленинград и преподавал термодинамику в Политехническом институте.

Конструкторская группа Аркадия Назарова

Молодой советский конструктор авиационных двигателей Аркадий Сергеевич Назаров, закончив Военно-воздушную академию РККА имени Жуковского, в 1930 г. возглавил КБ на авиамоторном заводе № 29 им. П. И. Баранова в Запорожье.

Под его руководством была разработана оригинальная конструкция авиадвигателя М-11. На базе этого проекта он создает целую серию моторов: МГ-11, МГ-21 и МГ-31, которые в 1933 г. передаются в серийное производство на Тушинский завод № 82.

Для оказания помощи Тушинскому заводу в организации серийного производства двигателей Назаров послал своего заместителя Косова Михаила Александровича, который настолько зарекомендовал себя, что был утвержден Главным конструктором Тушинского авиазавода № 82.

В 1934 г. Советский Союз приобрел у французской фирмы «Гном-Рон» лицензию на производство авиадвигателя «Мистраль-Мажор» 14K Rsd». Доработка этого двигателя под требования советского авиапрома была поручена КБ Аркадия Назарова на Запорожском авиазаводе № 29 им. П.И. Баранова.

Чтобы форсировать эти работы директор завода № 29 С.А. Александров, начальник КБ А.С. Назаров и ряд других специалистов завода № 29 были направлены во Францию на заводы фирмы «Гном-Рон» для изучения производства этого двигателя.

После возвращения из Франции коллектив конструкторов и технологов КБ Назарова буквально сутками не выходили с территории завода, пытаясь организовать производство этого высокотехнологичного двигателя на имевшемся на заводе оборудовании. Попутно менялась конструкция отдельных узлов двигателя, которые оказывались уже морально устаревшими.

В конце 1935 г. завод № 29 начал опытное производство модификации французского авиадвигателя под маркой М-85. Всего было выпущено более 450 таких двигателей.

Учитывая отдельные недостатки французского двигателя «Мистраль-Мажор», Назаров затеял его принципиальную переработку и выпустил чертежи нового двигателя М-86, а затем и двигателя М-87.

В 1937 г. руководство НКАП назначило на должность Главного конструктора завода № 29 инженера Туманского Сергея Константиновича, а Назаров был отправлен Главным конструктором воронежского завода № 16.

В декабре 1937 г. Назарова арестовали. Он был доставлен в московскую Бутырскую тюрьму, а оттуда в Тушинскую шарашку ОКБ-82 в распоряжение Чаромского.

На Тушинском авиазаводе серийно изготавливались назаровские двигатели, и он был культовой фигурой для заводчан, но у Чаромского была только единственная возможность — назначить его руководителем группы по созданию нагнетателя и редуктора для разработывавшегося дизеля.

Тем не менее творческая натура Назарова не могла мириться с решением рутинных задач. Он разработал способ стабилизации работы системы наддува авиадизелей. Однако этого весьма талантливого и исключительно работоспособного инженера преследо-

вал какой-то злой рок. Разработанную систему Назаров не смог довести до совершенства. Помешали события, связанные с началом войны. В 1941 г. Тушинский завод и ОКБ-82 были эвакуированы в Казань. Новая ситуация привела к реорганизации коллективов шарашек.

Разработанную Назаровым систему усовершенствовал Чаромский и применил на двигателе М-30, что позволило, наконец, создать действительно работоспособный двигатель, который и был запущен в серийное производство.

Вскоре Назаров был переведен в состав ракетного ОКБ-16 под руководством Валентина Глушко, и ему пришлось прекратить работу по совершенствованию дизельных авиадвигателей.

Казанская шарашка ОКБ-16 была развернута на базе эвакуированного из Воронежа завода № 16, на котором Аркадий Сергеевич работал в момент ареста.

В то время Глушко работал над ЖРД, которые предполагалось устанавливать на самолеты для кратковременного увеличения тяги.

Аркадию Назарову пришлось осваивать совершенно новые для него задачи, и он не мог своими знаниями конкурировать с инженерами, которые уже несколько лет занимались ракетными проблемами.

Поэтому, когда коллектив ракетчиков ОКБ-16 добился ощутимых результатов и Берия предложил Глушко составить список на освобождение наиболее отличившихся сотрудников, Назарова не оказалось в этом списке.

ОКБ-16 было расформировано, и Назаров был направлен в Таганрогскую самолетную шарашку ОКБ-86. Главный конструктор этой шарашки Роберт Бартини назначил его заместителем Главного конструктора шарашки ОКБ-86.

Конструкторское бюро Алексея Добротворского

В судьбе Добротворского много неясного. В архивно-следственном деле он предстает как специалист высшей квалификации по карбюраторам, а в Тушинской шарашке ОТБ-82 он возглавил работы по созданию бензиновых авиадвигателей. В соответствии с приложением к приказу Лаврентия Павловича Берия № 0021 от 10 января 1939 г. «Об основном техническом бюро при народном комиссаре внутренних дел», в пункте «3» было специально отмечено, что создается группа по внедрению в серию авиадизеля АН-1 (при заводе № 82).

Ни одна из шарашек не была в приказе столь персонафицирована, как создаваемая шарашка по внедрению авиадизелей на заводе № 82 под руководством главного конструктора Чаромского. Тем не менее в шарашке дизелистов ОКБ-82 было создано конструкторское бюро по проектированию мощных бензиновых авиационных двигателей под руководством Главного конструктора Алексея Михайловича Добротворского.

В основном, конструкторское бюро Добротворского работало над решением проблемы спарки из двух моторов М-105, создавая двигатель под индексом МБ-100.

В это же время А.М. Добротворский, в инициативном порядке, предлагал куратору НКВД Досику на рассмотрение проект авиамотора МБ-102 мощностью 2400 л.с., но судьба этого проекта заглохла в различных согласованиях и утверждениях.

Конструкторская группа Ульриха Келера

Исключительно необычной следует считать судьбу попавшего в Тушинскую шарашку ОТБ-82 Ульриха Ульриховича Келера.

Бывший швейцарский подданный, Ульрих Ульрихович Келлер родился 20 августа 1899 г. в городе Винтертуре. Закончил в Цюрихе федеральную высшую техническую школу и в звании инженера-механика был принят на должность конструктора на заводе фирмы Зульцер по производству судовых дизелей, которые поставлялись в СССР.

В период командировки в Советский Союз Келлер был арестован органами НКВД по подозрению в шпионаже. Как квалифицированный механик по дизельным двигателям, он оказался необходимым для Тушинского ОТБ-82. Там он возглавил работы по стыковке дизельных двигателей с морскими и речными катерами. При использовании самолетных двигателей в катерах они должны были обеспечивать движение, как в прямом, так и в обратном направлении.

Келером была разработана оригинальная муфта для форсированного дизеля М50, обеспечивавшая реверс движения. Безупречная по надежности и простая в изготовлении конструкция реверсивной муфты Келера оказалась настолько удачной, что корабельщики заказали ОКБ-82 проект реверсивной муфты для подводных лодок.

Когда ему поручили самостоятельное проектирование двигателей, Келлер был настолько счастлив, что очень мало спал ночами. Работа двигалась, не только быстро, но и безупречно в конструкторском отношении.

День Победы Ульрих Келлер встретил в Казани в ОКБ-16. После войны всю группу Келлера направили на танковый завод № 800 в Ленинград, где создавалось ОКБ-30 дизельных моторов во главе с К.И. Страховичем.

В 1946 г. группой Келлера был создан дизельный двигатель, особенность которого заключалась в том, что при смене блока головок он превращался в газогенератор.

нераторный двигатель. Созданный двигатель был передан в серийное производство на Петрозаводский тракторный завод.

После завершения работ с тракторным двигателем Келлер был назначен в ОКБ-30 Главным конструктором по разработке проекта танкового двигателя.

В Швейцарию Келлер так и не вернулся. Он умер в Ленинграде в 1971 г.

Конструкторская группа Ивана Сидорина

Сидорин Иван Иванович был одним из главных создателей школы авиационного материаловедения в России и отцом русского дюралья.

В 1921 г. Сидорин, как главный специалист по авиационному материаловедению и постоянный член Научно-технического комитета при Главном управлении ВВС, 18 ноября подал в Главное управление военной промышленности докладную записку «К вопросу об организации русской алюминиевой промышленности», что и стало поворотной вехой в создании советского дюралья.

В 1922 г. Главное управление ВВС РККА поручило И.И. Сидорину приступить к работе по созданию отечественного алюминиевого сплава для авиации на базе Кольчугинского меднообрабатывающего завода во Владимирской области.

Первые образцы дюралья были получены Сидориным уже в 1922 г. На первом этапе создания этот металл получил название «кольчугалюминий». В отличие от немецкого дюралья он отличался присутствием никеля и несколько иным соотношением меди и марганца, но по своим качественным характеристикам не уступал немецкому дюралю.

Одновременно с работами на заводах Сидорин, начиная с 1917 г., занимался преподавательской деятельностью на кафедре в МВТУ. В 1926 г. он защитил докторскую диссертацию и стал профессором. В 1929 г. он основал и был первым заведующим кафедры материаловедения МВТУ.

На базе отдела испытаний авиационных материалов при МВТУ, Сидорин был инициатором создания Всероссийского института авиационных материалов ВИАМ, где с 1932 г. он был заместителем начальника.

В январе 1938 г. И.И. Сидорин был арестован и препровожден в Болшево, в шарашку двигателистов, возглавляемую Стечкиным. А затем в Тушинскую шарашку ОКБ-82 с Главным конструктором Чаромским. В 1942 г. Сидорин был передан из Тушинской шарашки ОКБ-29 на завод № 45.

Он организовал производство дизелей М-40 и комплектующих запчастей дизеля М-30 для завода № 82, который не справлялся с программой выпуска.

За свои труды И.И. Сидорин был удостоен ряда наград, включая лауреата Государственной премии СССР.

Профессор Севрук Доминик Доминикович

Потомственный одессит Доминик Севрук, окончив среднюю школу на Дерибасовской, отправился в Москву на поиск своего настоящего счастья.

В 1932 г., успешно закончив Электротехнический институт, он старался продемонстрировать свои знания и способности, изобретая различные системы.

В 1938 г. он был арестован и оказался в Тушинской шарашке ОКБ-82 в группе В.П. Глушко.

Настоящее дарование Севрука проявилось в Казани, где в конструкторской группе Глушко ему предоставили возможность реализовать свои идеи в металле.

В 1944 г. за достигнутые успехи в разработке ракетных двигателей Севрук совместно с Глушко и другими заключенными ОКБ был досрочно освобожден со снятием судимости.

Он продолжил свою работу в ОКБ-СД в Казани в должности зам. Главного Конструктора и в 1945 г. был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В 1952 г. Севрук был назначен главным конструктором ОКБ-3 в НИИ-88 по разработке ЖРД для зенитных ракет.

В 1962 г. приказом ГКОТ он был назначен заместителем академика Б.С. Стечкина по созданию опытных образцов электроплазменных и ионных двигателей.

После тяжелой болезни, доктор технических наук, профессор Доминик Доминикович Севрук переходит работать в МАИ и в 1972—1988 гг. он возглавлял там кафедру «Энергетические и энергофизические установки космических аппаратов».

Профессор Жирицкий Георгий Сергеевич

Это единственный из заключенных Тушинской шарашки ОКБ-82, в честь которого один из кратеров на Луне назван «Кратер Жирицкого».

Георгий Сергеевич Жирицкий родился в 1893 г. в селе Крапивна, ныне Щекинского района Тульской обл. В 1915 г. закончил Киевского политехнический институт. В 1930 г. в Москве, при создании МЭИ, на теплотехническом факультете Жирицкий создал кафедру паротурбинных установок, которая стала кузницей специалистов по турбинам в СССР.

О своем аресте он не любил распространяться.

При поступлении в Тушинскую шарашку Жирицкий оказался в одной комнате с Борисом Стечкиным, и их постепенно связала дружба.

В то время профессор Жирицкий был известным во всем мире специалистом по паровым турбинам и котлам, но к дизелям не имел никакого отношения. Постепенно Стечкин увлек его идеей по проектированию приводного центробежного нагнетателя для многовального дизеля, и под руководством Бориса Стечкина Жирицкий стал отличным специалистом по газовым процессам.

Разумеется, такой переквалификации способствовали высокий уровень математической подготовки и незаурядные конструкторские навыки.

Период пребывания в казанской шарашке для него оказался особенно плодотворным по разработке теории газовых турбин.

Когда в 1943 г. Жирицкого попал под освобождение вместе с Глушко, то он не уехал в Москву вместе с коллегами по ГДЛ-ОКБ, а занялся организацией кафедры газовых турбин в Казанском авиационном институте.

Профессор, доктор технических наук, заслуженный деятель науки и техники РСФСР и Татарской АССР Георгий Сергеевич Жирицкий внес значительный вклад в становление Казанского авиационного института.

Шнякин Николай Сергеевич

Будущий главный инженер НПО «Энергомаш», доктор технических наук, лауреат Государственной премии Шнякин Николай Сергеевич родился 7.XII.1901 г. на ст. Геок-Тепе Ашхабадской железной дороги.

В 1930 г. окончил Московский институт стали и сплавов и поступил работать мастером на Московский автомобильный завод «АМО». В 1937—1938 гг. он — Главный инженер завода «Авиаприбор» в Москве.

В 1939 г. оказывается уже заключенным в Тушинской шарашке ОКБ-82 в группе В.П. Глушко.

После эвакуации ОКБ-82 в Казань, начинаются интенсивные работы Шнякина по созданию и испытанию реактивных ускорителей на самолетах Пе-2.

За достигнутые технические успехи КБ Глушко в июле 1944 г. Николай Шнякин вместе с другими разработчиками ЖРД был освобожден из заключения и продолжил свою работу в ОКБ РД в качестве вольнонаемного специалиста.

В 1945 г. Глушко награждается орденом Трудового Красного Знамени, а Н.С. Шнякин орденом «Знак Почета».

В 1946 г. вместе с коллективом ОКБ-СД Шнякин продолжил работы в Химках в качестве заместителя главного конструктора ОКБ-456. Это ОКБ позже было переименовано в НПО Энергомаш им. академика В.П. Глушко, а с 1974 г. получило название НПО «Энергия». В последующий период Шнякин занимал много ответственных должностей.

Под руководством Николая Шнякина было освоено серийное производство ЖРД для целого ряда ракет-носителей, предназначенных для вывода человека в космос.

В 1966 г. Николай Шнякин был удостоен Ленинской премии

Витка Владимир Андреевич

Ближайшего помощник и соратник академика В.П. Глушко Владимир Андреевич Витка родился 19 октября 1900 г.

В 1923 г. окончил МВТУ им. Н.Э. Баумана. В довоенный период работал в Государственном рентгеновском институте, а в 1928—1938 гг. стал его техническим директором.

В 1938 г. был арестован и оказался в Тушинской шарашке ОКБ-82, где крайне нуждались в специалистах по авиационным двигателям.

Судя по всему, этот «рентгенолог» превратился в выдающегося специалиста по жидкостным реактивным двигателям. Его умение доводить опытные конструкции «до ума» особенно проявились в Казанский период работы ОКБ-82.

В 1942 г. Витка был утвержден в должности начальника конструкторской бригады по автоматике реактивных двигателей РД-1.

За успехи в создании и внедрении реактивных ускорителей РД-1 на самолетах Пе-2 Владимир Андреевич Витка в 1944 г. был досрочно освобожден по ходатайству Глушко перед Сталиным.

В 1946 г., как ведущий специалист по реактивным двигателям, Витка был командирован в Германию для оценки достижений немецких специалистов в области реактивной техники.

В 1947 г. назначается заместителем главного конструктора и начальником КБ ОКБ-456, а с 1954 г. — первым заместителем главного конструктора НПО ЭНЕРГОМАШ.

За работы по созданию ракет Р-1, Р-2, Р-5, Р-7, РД-107 и РД-108 для прорыва в космос и обеспечение пилотируемого полета первого в мире космонавта Ю.А. Гагарина, Владимир Андреевич Витка был удостоен звания Героя Социалистического Труда и награжден многими орденами.

ПОСЛЕВОЕННЫЕ ШАРАШКИ ДЛЯ НЕМЦЕВ

В период подготовки нападения Германии на Советский Союз в 1941 г. спецслужбами Гитлера были подготовлены обширные программы по разграблению оккупированных территорий СССР, которые хранились в знаменитой «Зеленой папке».

Были разграблены 31 850 промышленных предприятий. Вывезены или уничтожены 175 тыс. металлорежущих станков, 34 тыс. молотов и прессов, 2700 врубовых машин, 213 мартеновских печей, 62 доменные печи.

Было вывезено около 600 тыс. произведений искусства, в том числе: 40 тыс. наименований из Екатерининского дворца, музеев Петергофа, Царского Села, Пскова и Новгорода, собрание фарфора Екатерины II, 650 икон из коллекции Петра.

Была вывезена жемчужина мирового искусства — Янтарная комната, которая так и не была найдена.

В процессе реализации планов разграбления нашей страны Германией удалось около трети национального богатства СССР перекачать в свои «закрома». Государственная комиссия под председательством члена Политбюро Николая Шверника определила сумму материальных потерь СССР от войны в 674 млрд. рублей, хотя некоторые исследователи утверждали, что потери

Советского Союза составляли не менее 2,5 триллиона рублей.

После завершения войны руководители делегаций стран антигитлеровской коалиции во Второй мировой войне Уинстон Черчилль, Гарри Трумэн и Иосиф Сталин 2 августа 1945 г. на Потсдамской конференции подписали соглашение о репарациях. Эти соглашения подтверждали право народов, пострадавших от германской агрессии, на справедливую компенсацию и определявшее источники получения репарационных платежей.

Репарации из Германии должны были в какой-то степени компенсировать потери, которые понес Советский Союз в результате фашистского нашествия.

Сталин отказался ожидать, когда будут найдены золотые запасы и банковские активы Третьего рейха, заявив, что СССР предпочитает получать репарации исключительно натурой, и указал сумму претензий—10 млрд. долларов.

В счет репараций из Германии было вывезено 400 тыс. железнодорожных вагонов оборудования, в том числе порядка 340 тыс. металлообрабатывающих станков.

Министерству авиационной промышленности решением правительства было передано для демонтажа и отгрузки в Советский Союз 84 немецких авиационных предприятия с общим количеством оборудования на них 66 409 единиц. К середине 1946 г. на авиазаводы СССР было вывезено 123 тыс. станков и промышленного оборудования.

* * *

22 июня 1946 г. помощник министра внутренних дел Круглов подготовил отчет для Берия и Сталина о том, что в лагерях немецких военнопленных выявлено 114 док-

торов технических наук и свыше 1000 крупных специалистов по производству самолетов и авиадвигателей.

В связи с указанием Сталина о более рациональном использовании немецких военнопленных, было принято постановлением Совета Министров СССР — «организовать на Таганрогском заводе № 86 им. Димитрова производство самолетов силами немецких военнопленных с привлечением заключенных советских концлагерей».

5 сентября 1946 г. был выпущен совместный приказ МАП и МВД СССР № 608с/0283 о создании в Таганроге на заводе № 86 интернациональной шарашки для реализации проекта конструктора Бартини по созданию самолета Т-117.

В приказе по МАП ставились задачи:

а) Разместить к 1 октября 1946 г. на заводе № 86 Особое конструкторское бюро (ОКБ-86) 4-го спецотдела МВД СССР, выделив для него необходимые производственные и жилые помещения.

б) Разработать к 1 ноября 1946 г. график выпуска чертежей и постройки самолета Т-117 на заводе № 86.

Главным конструктором завода № 86 и ОКБ-86 был назначен Роберт Бартини. Заместителем был назначен заключенный Тушинской шарашки ОТБ-82 Аркадий Назаров.

Приказом по МВД № 608с/0283 были поставлены следующие задачи.

а) Начальнику 4-го спецотдела МВД СССР т. Кравченко к 1 октября 1946 г. укомплектовать ОКБ-86 специалистами из числа военнопленных и заключенных концлагерей.

б) Начальнику ГУПВИ МВД СССР т. Кривенко не позднее 1 октября 1946 г. выделить 1000 чел. военнопленных для выполнения работ на заводе № 86.

В приказе МВД СССР № 00803 (гриф «совершенно секретно»), указывалось:

а) Начальнику УМВД по Ростовской обл. генерал-майору Горбенко, начальнику Тюремного управления МВД СССР генерал-майору Никольскому к 1 октября 1946 г. организовать спецтюрьму на заводе № 86 в г. Таганроге для заключенных специалистов МВД по созданию самолетов Т-117.

б) Начальнику 4-го спецотдела МВД СССР генерал-майору Кравченко к 1 ноября 1946 г. представить на утверждение график выпуска чертежей и дополнительных мероприятий по обеспечению работы, связанной с созданием самолета Т-117 в сроки, утвержденные правительством.

ОКБ-86 разместили на территории Таганрогского завода им. Димитрова, где в бывшем ангаре было оборудовано конструкторское бюро. Рядом с ангаром построили бараки, где жили военнопленные немцы и советские заключенные.

Созданная Бартини конструкция самолета Т-117 позволяла впервые в Советском Союзе перевозить танки и подобные грузы на расстояние до двух тысяч километров.

Позже немецкие военнопленные из интернациональной шарашки Бартини при ОКБ-86 были отпущены в Германию.

* * *

Однако труд немецких специалистов использовался не только в шарашках на территории СССР, но и в Германии.

Еще 24 июня 1945 г. нарком авиационной промышленности А.И. Шахурин обратился в ЦК ВКП(б) с письмом следующего содержания:

«С нашей точки зрения, было бы целесообразно иметь на территории оккупированной нами зоны Германии специального типа организации с особым режимом (под наблюдением НКВД), где немецкие ученые могли бы вести научно-исследовательскую работу по нашим заданиям».

В связи с этим предложением, окончательный демонтаж ряда крупных предприятий, занимавшихся в годы войны выпуском самолетов и двигателей, был отложен на более поздний срок. К ним относятся:

опытный завод фирмы «Юнкерс» в Дессау,
опытный завод фирмы «Зибель» в Галле,
центры фирмы «БМВ» в Штасфурте и Унзебурге.
опытный завод «Хейкель» в Ростоке,
авиационный институт DVL,
всегерманский институт испытания материалов,
завод «Лангбейн—Пофангаузер»,
завод «Зюд И.Г. Фарбе-индустри» в Лейпциге.

Возобновление работы ряда авиационных заводов и КБ в советской зоне оккупации Германии противоречило решениям Крымской конференции 1945 г. о запрете военного производства на территории Германии после окончания войны, поэтому работы проводились в обстановке полной секретности.

Привлечением к работам вольнонаемных специалистов на этих заводах занимались службы НКВД совместно с представителями советских авиационных предприятий, которые определяли квалификацию пожелавших

трудиться здесь немецких специалистов. Под руководством заместителя Л.П. Берии, генерал-полковника И.А. Серова поиск ученых и квалифицированных рабочих велся также в лагерях для военнопленных.

К началу октября 1946 г. общее число немецких специалистов, работающих по выполнению заданий МАП, составляло около 8 тыс. человек, среди них — 635 докторов технических наук, профессоров и дипломированных инженеров.

Для постановки задач и руководством работами на заводах, были организованы четыре Особых технических бюро при НКВД (ОТБ НКВД), которые возглавляли полномочные представители заводов и научных организаций СССР.

Правительственная комиссия СССР, во главе с И.А. Серовым и заместителем наркома авиационной промышленности А.С. Яковлевым выпустила постановление № 874-36бсс от 17 апреля 1946 г., в котором были расписаны научно-производственные программы, которые должны выполнить созданные ОТБ и сроки выполнения заданий.

Самое крупное ОТБ, находящееся на бывшем заводе «Юнкерс» в Дессау, возглавлял научный сотрудник ЦИАМ Н.М. Олехнович. Главным конструктором авиадвигателей в ОКБ-1 был назначен немецкий специалист доктор Шайбе. Отдел самолетов ОКБ-1 возглавил немецкий специалист доктор Бааде.

На первом этапе работ коллектив ОКБ-1 содержал около 600 человек, в том числе 160 докторов наук и дипломированных инженеров, ранее работавших на фирмах по созданию двигателей.

В соответствии с постановлением № 874—36бсс Главный конструктор доктор Шайбе должен был:

а) организовать работы по форсированию создания двигателя Jumo-004F с тягой на земле 1200 кгс. (вместо 900 кгс.);

б) завершить проектные работы и изготовление опытных образцов двигателя Jumo-012 с тягой на земле 3000 кгс. с постановкой его на стендовые испытания в августе 1946 г.

По самолетному отделу Главный конструктор доктор Бааде должен был организовать следующие работы:

а) закончить постройку опытного образца реактивного бомбардировщика Юнкерс Ju-131 (EF-131) в сентябре 1946 г.;

б) закончить разработку технического проекта по дальнему реактивному бомбардировщику Юнкерс Ju-132 (EF-132) с окончанием технического проекта в декабре 1946 г.;

в) закончить постройку реактивного штурмовика Юнкерс Ju-126 (EF-126) с ПуВРД Jumo-226 «Аргус» (скорость 780 км/ч) и в мае-июне 1946 г.;

г) провести летные испытания на территории СССР самолетов EF-131, EF-132, EF-126.

Прикомандированные к ОКБ-1 советские специалисты, должны были досконально разобраться в этих работах.

* * *

Согласно договоренностям Крымской конференции, в начале июля 1945 г. была изменена демаркационная линия оккупационных зон Германии.

Англо-американские войска отошли на запад, и в зону советской оккупации перешли территории Саксонии, на которых располагались 74 авиационных организаций и предприятий.

Особенно ценными для авиационной промышленности Советского Союза оказались авиадвигательные заводы фирмы «БМВ» в городах Штасфурт и в Унзебург.

Большое значение имело и то обстоятельство, что промышленные предприятия, отходившие первоначально в зону захвата союзников, как правило, не подвергались ожесточенной бомбардировке. Поэтому, как бы их ни пограбили американцы, на них все же можно было организовать работы без больших затруднений.

На базе двух заводов «БМВ» в городах, Штасфурт и Унзебург было создано двигателестроительное ОТБ-2. Возглавлял ОТБ-2 начальник цеха завода № 500 А.М. Исаев.

Заместителями начальника ОТБ-2 были назначены Ф.Г. Квасов (ЦИАМ) и И.Н. Смирнов (завод № 500).

Главным конструктором ОТБ-2 был назначен немецкий специалист по двигателям доктор Карл Престель. Инженер Макелла стал его заместителем.

Перед ОТБ-2 были поставлены задачи:

а) в Унзебурге — на базе бывшего опытного завода «БМВ» завершить создание реактивного двигателя BMW-003 с тягой на земле до 1050 кгс и выпустить его на стендовые испытания в июне 1946 г.;

б) закончить чертежи и изготовление опытного образца двигателя BMW-018 с тягой на земле 3400 кгс и с возможностью дальнейшего форсажа до 4000 кгс и выпустить его на стендовые испытания в октябре 1946 г.

На проектных работах первоначально было занято 90 инженеров и конструкторов. Главным конструктором ОТБ-2 был назначен немецкий специалист инженер Г. Рессинг.

В Галле на базе бывшего завода «Зибель» было создано ОТБ-3, которое возглавлял работник 1-го Главного

управления НКАП инженер-подполковник Николай Власов. Заместителем был назначен Александр Яковлевич Березняк.

Главным конструктором ОТБ-3 был назначен немецкий специалист инженер Г. Рессинг.

По состоянию на 6 июня 1946 г. в ОКБ-3 числилось 1151 работник: русских специалистов—13, немецких — 343, немецких рабочих — 795.

В соответствии с приказом МАП № 228сс перед ОКБ-3 были поставлены следующие задачи:

а) закончить чертежи экспериментального реактивного самолета Зибель EF-346 с двумя двигателями Вальтера с целью достижения сверхзвуковых скоростей;

б) изготовить опытный образец этого самолета для испытаний в сентябре 1946 г. с проектной скоростью 2500 км/ч. на высоте 20 000 м. и продолжительностью полета 2 мин.

Создаваемый самолет Зибель EF-346 предназначался в качестве летающей аэродинамической лаборатории для изучения процессов происходящих при достижении самолетом сверхзвуковых скоростей, а также изучения явлений при переходе через звуковой барьер.

Для достижения сверхзвуковых скоростей, самолет комплектовался двумя жидкостными реактивными двигателями Вальтер 109-509-A2 с тягой на высоте 10 000 м — по 2000 кг.

Самолетный и двигательный отделы ОКБ-3 работали по комплексным планам, которые должны были быть завершены в октябре 1946 г.

Опытный экземпляр самолет был изготовлен 29 сентября 1946 г. и отправлен в СССР для проведения натуральных продувок и летных испытаний.

Правительственная комиссия в Советском Союзе высоко оценило быстроту и качество работ ОКБ-3 по созданию экспериментального самолета для изучения аэродинамики сверхзвуковых скоростей.

* * *

В Берлине на базе бывшего филиала завода «Аскания», было создано ОТБ-4, которое возглавил сотрудник БНТ НКАП Н.Н. Леонтьев, а его заместителем Соколов.

Для организации ОКБ, лаборатории и опытного производства было получено помещение филиала бывшей фирмы «Аскания-Верке» — Берлин-Фридрихсхаген.

Первоначально Главным конструктором ОТБ-4 был утвержден немецкий специалист доктор Мантейфель, но в связи с неприбытием его из союзной зоны, на эту должность был назначен доктор П.К. Лертес.

Перед ОТБ была поставлена задача:

а) закончить в июле 1946 г. чертежи автоматической аппаратуры самолетовождения, позволяющей производить взлет самолета, полет по заданному курсу и самостоятельную посадку самолета без участия летчика;

б) к январю 1948 г. изготовить опытные образцы и провести летные испытания аппаратуры автопилотов.

Кроме того, в Берлине на территории завода бывшей фирмы «Аскания» по заданию наркоматов авиационной промышленности и боеприпасов видные ученые и специалисты Лейпцигского университета, лаборатории ИГ Фарбениндурии вели программы по легким сверхпрочным сплавам, пластмассам, методам анодных покрытий и т.д.

По состоянию на 17 октября 1946 г. в ОТБ-4 числилось 692 человека. Инженерно-технических работников 101 человек; среди них 8 докторов наук, 8 дипломированных специалистов, инженеров — 54 и 31 техник. Среди них: русских специалистов всего 10 человек.

Общий контроль над работами по авиации в Германии был поручен зам. наркома авиапромышленности В.П. Кузнецову.

К концу лета 1946 г. ОТБ-4 «Аскания» почти в полном составе, во главе с доктором Лертосом, со всей технической документацией, оборудованием, станками, измерительными приборами, с заделом отдельных элементов систем управления, было вывезено в Союз, в город Куйбышев, на завод № 2 НКАП.

В 1946 г. предпринималась попытка создать еще одну авиационную организацию — техническое бюро по дальнейшей разработке проекта гиперзвукового бомбардировщика большой дальности. Автором этого необычного проекта был австрийский ученый Эйген Зенгер, бежавший после войны во Францию, а до этого работы велись в г. Дессау, попавшем в советскую зону оккупации.

На форсировании реализации проекта Зенгера особенно настаивал Сталин, который отметил: «Мы разгромили нацистов, захватили Берлин, захватили Вену, а американцы заполучили фон Брауна, Липпиша; англичане — Буцемана и, возможно, Танка, а теперь французы заполучили Зенгера».

Так как чертежей и материалов испытаний обнаружить в Дессау не удалось, то всю документацию пришлось воссоздавать вновь.

Тем не менее уже в январе 1946 г. началась подготовка к сборке опытного образца.

* * *

Несмотря на усилия И.А. Серова создать вокруг ОТБ «мертвые» зоны, информация о работе военных предприятий в советской зоне Германии стала доходить до контрольной комиссии союзников.

В июне 1946 г. заместитель главнокомандующего американских войск в Германии генерал Клей напомнил главнокомандующему группой советских оккупационных войск в Германии маршалу Соколовскому о недопустимости нарушения решений Крымской конференции, о запрете работы военных предприятий в Германии.

Была отмечена необходимость проверки соблюдения «Закона № 25» «О надзоре за научно-исследовательской деятельностью» в советской зоне оккупации Германии.

Но еще ранее, 17 апреля 1946 г. правительством СССР было принято решение о переводе всех работ по освоению немецких вооружений из Германии в СССР.

На основании этого решения 19 апреля 1946 г. министром авиационной промышленности Хруничевым был издан приказ № 228сс по которому заместитель министра авиационной промышленности Лукин был обязан в течение октября 1946 года перевезти в Советский Союз:

На завод N 458 (завод № 1 на Московском море):

а) самолетное ОКБ в г. Дессау; инженеров и конструкторов — 150 человек, рабочих — 160 человек;

б) самолетное ОКБ в г. Галле; инженеров и конструкторов — 85 человек, рабочих — 60 человек;

в) приборное ОКБ в г. Берлине; Инженеров и конструкторов—15 человек, рабочих — 40 человек.

На завод № 145 (Куйбышевская область):

а) ОКБ по двигателям из г. Дессау; инженеров и конструкторов — 250 человек, рабочих — 240 человек;

б) ОКБ по двигателям из г. Унзебург; инженеров и конструкторов—150 человек, рабочих — 200 человек.

На завод № 500 (г. Тушино):

а) ОКБ из г. Дессау по дизелям; инженеров и конструкторов—100 человек, рабочих — 40 человек.

По данным Лукина, фактически из Германии были привезены немецкие специалисты с семьями в следующем составе (РГАЭ. Ф. 8044, ед. хран. 1767):

№ Заводов Работающих Членов семей Всего

Завод № 1	543	1034	1577
-----------	-----	------	------

Завод № 2	690	1174	1864
-----------	-----	------	------

Завод № 500	54	99	153
-------------	----	----	-----

Завод № 456	23	41	64
-------------	----	----	----

На основании постановления Совета Министров Совета СССР № 874-366сс министру внутренних дел СССР т. Круглову предписывалось совместно с т. Хруничевым установить особый режим на заводах, где будут размещены немецкие специалисты.

Ответственным за обеспечение секретности был назначен зам. министра внутренних дел генерал-полковник И. А. Серов.

Прибавим, что в демонтаже немецкой военной промышленности и отправки оборудования в СССР было задействовано более 60 000 человек, а на основе доставленного из Германии в СССР станочного оборудования

удалось не только значительно расширить станочный парк существующих авиационных заводов, но и создать пять новых.

Были созданы 2 самолетных завода: № 135 в Харькове и № 272 в Ленинграде, а также 3 моторных завода: № 36 в Рыбинске, № 478 в Запорожье и № 466 в Ленинграде.

* * *

Условия для работы и проживания немецких специалистов, вывезенных в СССР, были созданы в целом неплохие. Это можно увидеть на примере Государственного опытного завода № 1.

После того, как весной 1946 года руководством советской авиационной отрасли было принято решение о необходимости перебазировать немецкие самолетостроительные заводы Юнкерса из городов Дессау, Галле, Штасфурта и Берлина на территорию завода № 458, расположенного в 100 км к северу от Москвы, в поселке Ивановское, — здесь был создан Государственный опытный завод № 1.

В соответствии с поставленными задачами на Государственном опытном заводе № 1 было организовано два ОКБ:

1). ОКБ-1 — по проектированию и освоению тяжелых бомбардировщиков во главе с Главным конструктором — доктором Брунольфом Бааде.

Заместителями Главного конструктора были инженер Петр Николаевич Обрубов и немецкий инженер Ф. Фрайтаг, выпускник Геттингенского университета.

Основу ОКБ-1 составили сотрудники самолетного предприятия в Дессау.

В группу ведущих сотрудников ОКБ-1 входили также автор проекта бомбардировщика «Ju 287» Г. Вокке, главный инженер завода Юнкерса в Дессау И. Хазелоф.

Исследования по аэродинамике возглавляли доктор Г. Бокхауз, в прошлом — руководитель отдела аэродинамики фирмы «Юнкерс» и К. Штраус, получивший докторскую степень в Ганноверском университете.

2). ОКБ-2 — по проектированию и освоению экспериментальных самолетов с жидкостным ракетным двигателем. Его возглавлял Главный конструктор Гайнц Рессинг. Заместителем Главного конструктора был назначен русский инженер Александр Яковлевич Березняк.

Директором завода был назначен Абрамов Виктор Иванович, а исполняющим обязанности главного инженера — Вознесенский Феодосий Павлович.

Для улучшения взаимопонимания были организованы курсы изучения иностранного языка. Немцы изучали русский, а русские, соответственно, изучали немецкий. Служебная и техническая документация оформлялась на двух языках. Слева на немецком. Справа на русском. Для решения технических производственных вопросов использовались только квалифицированные переводчики, привлеченные на завод службой НКВД.

Завод располагался в живописной местности (Московское море), но с очень убогой инфраструктурой. Особенно острая проблема была с жильем: необходимо было поселить до 500 немецких специалистов и около 1000 человек их семей.

В течение всего лета и осени 1946 г. шла интенсивная подготовка для приема немецких специалистов: восстанавливались и расширялись цеха, ремонтировались жилые дома, строились финские домики на одну-две семьи.

В работе участвовало более 2000 строителей, в том числе 1100 немецких военнопленных.

Место для размещения домов было выбрано в основном лесу. Было возведено 150 финских домиков, но это проблемы не решало. Тем более что возведенные наспех домики не были обеспечены коммунальными удобствами. Для немцев такие дома представляли не лучшее зрелище. Особенно дощатые туалеты на морозе.

Для того чтобы высвободить дополнительные площади для немецких специалистов, в поселке наскоро возвели бараки и переселили в них семьи советских рабочих из благоустроенных квартир кирпичных домов. Были и слезы, и проклятия в адрес свалившихся на головы местных рабочих этих проклятых «фашистов».

Но немцы все равно остались недовольны жильем: ведь они приехали из больших благоустроенных домов и квартир. Следом за ними пришли эшелоны с их мебелью, разместить которую в отведенные им метры жилья не было ни какой возможности. Тут уже у немецких женщин не обошлось без слез. Им пришлось выбрасывать дорогую мягкую мебель и впервые осваивать двухъярусные кровати.

Постепенно быт немецких специалистов налаживался. Тем более что они чувствовали максимальную заботу о них в условиях послевоенной разрухи и лишений в России. Немцы видели, что русский директорат завода и русские рабочие получают оклады в полтора раза меньше, чем близкие по рангу немецкие специалисты.

Для немцев был создан закрытый продуктовый магазин, куда допуск для русского населения был закрыт. В тот период существовала продуктовая карточная система. Немецкие семьи получали продуктовые карточки с большим продуктовым содержанием, как по количеству, так и по качеству.

При фабрике-кухне некоторые залы были выделены специально для немецких специалистов.

Для немецких детишек были организованы классы с преподаванием на немецком языке. Для детей дошкольного возраста организованы детские садики, уход за которыми осуществляли жены немецких специалистов.

Немецкие инженеры даже стали получать ежегодные оплачиваемые отпуска. Однако выезжать за пределы своего поселка они не имели право. За этим бдительно следили соответствующие структуры НКВД. Приходилось свой отпуск проводить только в своем домике.

* * *

В соответствии с постановлением Совета Министров СССР № 874-366сс и приказом министра авиационной промышленности № 228сс от 19 апреля 1946 г. основные контингенты выявленных в Германии специалистов по авиадвигателестроению были направлены на завод № 145 в поселок Управленческий предместья Куйбышева, где создавался Государственный опытный завод № 2 по производству авиационных реактивных двигателей нового поколения.

Директором завода № 2 был назначен инженер-подполковник Николай Михайлович Олехнович.

В октябре 1946 г. на завод были эшелонами доставлены 755 немецких специалистов из которых сформированы:

ОКБ-1 — по газовым турбинам под руководством доктора Альфреда Шайбе, бывшего специалиста фирмы Юнкерс. В составе ИТР—193 чел., рабочих—173 чел.;

ОКБ-2- по газовым турбинам под руководством доктора Карла Престеля. В составе ИТР—123 чел., рабочих 132 чел.;

ОКБ-3 — по созданию различных типов автопилотов под руководством доктора Петера Лертеса с 61 работником;

ОКБ-4 — по созданию приборного обеспечения под руководством главного конструктора Мюллера. В составе ИТР — 25 чел., рабочих 35 чел.

Вместе с немецкими специалистами из Германии прибыли 1355 человек их семей. (РГАНТД. Ф. Р-187. Оп. 2—6. Д. 30). Позже прибыло более 1000 вагонов со станками, лабораторными установками и домашней утварью.

Численность работающих на заводе № 2 в 1947 г. составляла около 2500 чел., из них 755 человек немцы.

Всех работников нужно было обеспечить жильем, требовалось порядка 800 отдельных квартир. Однако в распоряжении завода имелось только два кирпичных дома и несколько десятков бараков, которые заграничным специалистам неудобно было даже было показать.

В решение этой проблемы участвовали многие структуры. Правительство выделило средства на приобретение 100 финских домиков. Министерство обороны перебазировало две воинские части в другие районы, а жилые помещения передало заводу. Кроме того, для прибывающих на завод № 2 немцев освободили здание санатория «Красная Глинка», рассчитанного на прием 400 человек

Завод № 2 был оснащен в основном немецким трофейным оборудованием. При организации завода предполагалось, что немцы здесь будут продолжать работы, начатые ими в Германии, — создание форсированных образцов серийных немецких ТРД Jumo-004 и BMW-003 и новых мощных ТРД Jumo-012 и BMW-018.

Однако в конце 1946 г. появилась новая задача: разработка турбовинтовых реактивных двигателей. После консультаций с немецкими специалистами вышло по-

становление правительства по опытному двигателестроению от 11 марта 1947 г. Заводу № 2 поручалось:

— ОКБ-1 (главный конструктор Шайбе) — спроектировать и построить: ТВД Jumo-022 мощностью 5000 л.с. и реактивный двигатель Jumo-032 тягой 2 000 кгс.

— ОКБ-2 (главный конструктор Престель) — спроектировать и построить: ТВД BMW-028 мощностью 6800 л.с.

Позже к решению проблем завода № 2 присоединилась и группа инженера Фердинанда Бранднера, которую вначале поместили на заводе № 1, затем перебросили на Уфимский моторный завод № 26 в помощь В.Я. Климову по организации производства реактивных двигателей РД-10 (Jumo-004), а затем перебросили в Куйбышев на опытный завод № 2 с задачей выполнить доводку ТРД BMW-003С. Основные трудности заключались в отсутствии жаростойких материалов для изготовления лопаток турбины, которые имелись в Германии.

По турбовинтовому двигателю Jumo-022 работы велись успешнее. Этот двигатель был создан и прошел государственные испытания. Под маркой НК-2М этот двигатель устанавливали в середине 1950-х гг. на самолетах Ан-8, Ту-91. За его разработку немецкие специалисты были награждены денежными премиями.

* * *

Немецкие специалисты работали и на заводе № 500 в Тушино. Руководство завода № 500 давно мечтало получить заказ на запуск в серию конструкции дизеля фирмы Юнкерс с одновременным получением трофейного оборудования и технологии для организации работ.

После разгрома фашистской Германии, в состав комиссии НКАП по обследованию немецких авиационных заводов во главе с генерал-майором Н.И. Петровым, в

1945 г. был включен зам. гл. конструктора завода № 500 Тулупов Ф.Я., которого особенно заинтересовал авиадизель ЮМО-224.

Свои выводы он изложил 27.03.1946 г. в форме докладной записки на имя Председателя комиссии зам. министра МАП СССР А.С. Яковлева «О необходимости организации серийного производства двигателей ЮМО-224».

В докладной было сказано:

«Мотор ЮМО-224, созданный в конце 1943 г., представляет для Советского Союза большой интерес.

Заявленная взлетная мощность 4800 л.с., была детально проверена.

Поршневая группа на этой мощности и в земных условиях уже отработана на надежность в 200 часов. Коленчатый вал и шатуны становятся с серийного бензинового мотора ЮМО-213, имеющие большой запас прочности.

Сохранившаяся на сегодня база на заводе «Юнкерс» в Дессау позволяет сделать первые 10 опытных моторов типа ЮМО-224, с привлечением заводов-смежников, в течение 12—16 месяцев...»

К докладной записке было приложено мнение Главного конструктора дизелей фирмы «Юнкерс» Герлаха Манфрета, в котором отмечалось, что Мотор ЮМО-224 имеет резерв мощности около 7000 л.с. Указанная мощность — 4800 л.с. заявлена с целью гарантий по запасу надежности.

Предложение зам. главного конструктора завода № 500 Тулупова вошло в постановление № 874-366сс от 17 апреля 1946 г. Приводился перечень работ, которые необходимо выполнить в Германии, в ОТБ-1 Дессау. Были определены сроки выполнения заданий.

Руководство этими работами возлагалось на инженера Герлаха — главного конструктора и начальника

опытно-экспериментальной базы авиационного дизелестроения фирмы «Юнкерс», который, вступив в должность 17 апреля 1946 г., возглавлял в ОКБ-1 все работы по доводке дизеля ЮМО-224.

Приказом министра авиационной промышленности СССР № 228сс от 19 апреля 1946 г. предписывалось направить 100 инженеров и рабочих из Дессау на тушинский завод № 500. Руководству завода № 500 было дано указание, подготовить все условия для обеспечения немецких специалистов и их семей условиями для нормального выполнения ими правительственного задания.

В те годы с жильем в Тушино было очень тяжело. Заводчане жили в основном в бараках. Для выполнения решения министерства было принято решение силами военнопленных в спешном порядке завершить строительство двух двухэтажных домов в заводском поселке Комсомольский.

28 октября 1946 г. в Тушино из Дессау под руководством Манфреда Герлаха прибыла группа из 54 немецких специалистов и 100 человек их семей.

В группе Герлаха было семь дипломированных инженеров Г. Зидинг, Г. Шайбе, П. Якоб, К. Копек, К. Опперман, К. Шмарье, А. Ланге и один доктор технических наук — Вернер Бек

Каждой семье была выделена комната. Разумеется, это было далеко до того, как немцы жили в Германии, но в послевоенных условиях приходилось мириться.

* * *

До всех заводчан были доведены сведения, что группа немецких специалистов во главе с Главным конструктором дизелей фирмы «Юнкерс» Герлахом Манфретом

прибыла с целью оказать заводу № 500 техническую помощь в отработке конструкции 24-цилиндрового авиадизеля ЮМО-224.

Для того чтобы организовать изготовление двигателей на заводе, необходимо было переработать изготовленные в Германии чертежи в соответствии с советскими стандартами и с параллельными немецкими и русскими текстами. На этих работах было задействовано совместно 16 немецких и 11 русских конструкторов.

Одновременно немецкие специалисты-металлурги вели изучение характеристик советских материалов способных заменить немецкие.

Начатые испытания отдельных секций двигателя ЮМО-224 показали, что советские смазочные масла и дизельное топливо вполне соответствует данной конструкции немецкого дизеля.

Обследование немецкими специалистами станочного парка завода № 500 показали, что с учетом привезенного из Германии оборудования организация серийного выпуска дизелей ЮМО-224 вполне реальна.

Единственное сомнение вызывал литейный цех, возможности которого в выплавке сложных корпусов немецкой конструкции дизеля требовали модернизации всего литейного процесса. До завершения работ по модернизации литейного цеха была достигнута договоренность, что отливки корпусов дизелей будет поставлять из Германии немецкий завод фирмы «Юнкерс».

Руководство МАП санкционировало заключение этого договора на поставку из Германии опытной партии корпусов для дизелей ЮМО-224.

На дальнейшее развитие работ по организации производства немецких дизелей ЮМО-224 на заводе № 500 существенно повлияли многие факторы.

В марте 1946 г. производство авиадизелей АЧ-30Б, М-40 и АЧ-31 на заводе № 45 было прекращено, опытно-конструкторское бюро по дизелям было расформировано. Главного конструктора дизелей М-40 В.М. Яковлева назначили Главным конструктором ОКБ на заводе № 500.

В своей докладной записке о работах ОКБ-1 завода № 500 за 1947 г. Яковлев доказывал перегруженность ОКБ различными работами, а завод отказался помогать в изготовлении дизеля ЮМО-224.

Яковлев вновь и вновь доказывал руководству МАП, что работы по дизелю ЮМО-224 целесообразно прекратить, сконцентрировав все усилие по доводке разработанного им нового дизеля М-501. (РГАЭ. Ф. 69. Оп. 1. Д. 200).

В министерстве прекрасно понимали желание Яковлева, выжить немецких специалистов с завода № 500. В своем письме начальник 8-го ГУ МАП М. Степин на имя министра МАП Хруничева от 31.07.48 г. утверждал:

«Неудовлетворительное состояние работ по двигателю М-224 (ЮМО-224) связано с ограниченными возможностями ОКБ и завода № 500, при явном нежелании Гл. конструктора Яковлева вести работу по этому объекту.

Таким образом, продолжение работ по двигателю М-224 возможно только при условии изъятия этой группы из подчинения Гл. конструктора Яковлева и создания минимально-необходимых условий для работы.

Предлагается в виду нездоровой обстановке на заводе № 500 перевести немецких специалистов в Куйбышев на завод № 24.

Это позволит Яковлеву сосредоточить все усилия завода на доведения двигателя М-501, а немецких специалистов использовать по созданию двигателя ЮМО-224 на заводе № 24». (РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 1679).

Планы создания авиадизеля М-224 и организация его серийного производства на заводе № 500 оказались

окончательно обреченными на провал с получения заводом задания на организацию выпуска реактивных двигателей по типу английского реактивного двигателя «Дервент-5» в 1947 году.

Первые опытные двигатели под маркой РД-500, разработанные на основе «Дервент-5», были изготовлены уже 31 декабря 1947 г.

Это было похоже на чудо. Завод, не имевший ни технологии, ни опыта изготовления специфических деталей реактивных двигателей, смог за семь месяцев выпустить чертежи по образцам деталей, разработать технологии и изготовить опытные экземпляры самых современных по тому времени реактивных двигателей.

В создание этого чуда значительный вклад внесли немецкие специалисты КБ Герлаха Манфреда, которые уже на фирме Юнкерс участвовали в организации производства реактивных двигателей. На заводе № 500 Герлах привлек, из числа военнопленных, к этим работам еще семь специалистов по реактивным двигателям фирмы BMW.

ШАРАШКИ И РАКЕТНО-ЯДЕРНЫЙ ЩИТ

В 1938 г. немецкий ученый Отто Ган открыл деление ядер урана под действием нейтронов, заложив основы создания чудовищного оружия, способного одним ударом уничтожить не только населения одного города или страны, но и все живое на планете Земля.

В Германии, Англии, Америке правящие структуры бросили колоссальные финансовые средства и людские резервы, стремясь опередить другие страны в создании термоядерного оружия, чтобы стать хозяевами положения во всем мире.

Советский Союз в начале 40-х годов несколько отстал в создании термоядерного оружия из-за того, что все силы были сконцентрированы на отражение фашистских полчищ, которые рвались к Москве.

Когда наметился явный перевес советских армий над фашистскими, появилась возможность выделить часть государственных ресурсов на создание термоядерного оружия.

3 декабря 1944 г. И.В. Сталин утвердил постановление ГКО № 7069сс. Заключительный пункт постановления гласил: «Возложить на т. Берия Л.П. наблюдение за развитием работ по урану», — чем закреплялась ответственность Лаврентия Берия за дальнейшую судьбу советского атомного проекта.

По мере продвижения советских армий по территории Германии службами Берия было выявлено значительное количество немецких специалистов по атомной тематике.

В ноябре 1945 г. в составе НКВД СССР было создано 9-е управление НКВД СССР для руководства работой, по использованию немецких специалистов.

В своем отчете Сталину 23.12.46 г. Курчатов сообщал, что всего в 9-м Управлении МВД СССР работает 257 немецких специалистов. Из них 122 доставлены из Германии, а 135 из лагерей для военнопленных:

на заводе № 12 (директор докт. Риль) в Ногинске — 14;
в Институте «Г» (директор проф. Герц) в Сухуми — 96;
в Институте «А» (директор Арденне) в Сухуми — 106;
в Лаборатории «В» (проф. Позе) в г. Обнинске — 30.

Вместе с немецкими специалистами из Германии было вывезено все научное оборудование их лабораторий.

Немецкие специалисты были обеспечены всеми условиями для работы, но, учетом особой секретности работ, они были изолированы от общения с внешним миром.

Среди прибывших из Германии специалистов были ученые физики с мировыми именами: Карл-Фридрих Вайсс, Эрнст Рексер, Вернер Чулиус, Хельмут Шефферс, Ханс-Юрген фон Эрцен, Карл Ренкер, Вольфганг Буркхардт и др.

В Обнинске немецкие ученые (а также немецкие военнопленные и советские заключенные), под руководством профессора Хайнца Позе создали Лабораторию «В» и в 1946—1950 годах превратили этот город в Атомный Научоград.

Исследования, проведенные ими, внесли огромный вклад в создание советской атомной бомбы в 1949 году.

* * *

Наиболее крупный немецкий ученый, специалист по металлургии урана Николаус Риль (Николай Васильевич Риль), добровольно согласился работать на Советский Союз и переехал вместе с семьей в Ногинск.

Он родился в 1901 г. в Петербурге. В 1919 г. выехал в Германию и, после окончания в Германии университета, работал в научно-исследовательском институте фирмы Ауэр в качестве научного сотрудника, начальника отдела и директора.

По заданию 9-го управления НКВД, доктор Риль со своими сотрудниками в очень короткий срок разработал проект реорганизации завода № 12 в Ногинске на производство металлического урана мощностью до 10 тонн в год с использованием оборудования, вывезенного из Германии.

Под руководством доктора Риль его сотрудники вели интенсивные работы по совершенствованию методов получения металлического урана и осуществляли проектирование и строительство цехов завода, позволивших выйти на выпуск свыше 200 т. металлического урана в год.

Учитывая громадную важность работ Николауса Риль для атомного проекта, он получил звание Героя Социалистического Труда и, по распоряжению Сталина, ему была построена дача в Жуковке.

Позже, в 1955 году он уехал в Германию и стал профессором Мюнхенского университета.

Весьма значительным событием для советского атомного проекта было согласие знаменитого немецкого физика, лауреата Нобелевской премии Густава Герца переехать работать в Советский Союз.

9-е управление НКВД доверило ему возглавить работы по советскому атомному проекту в институте «Г», который был расположен вблизи Сухуми в санатории «Агудзеры», в бывших пышных имениях великого князя Александра Михайловича и миллионера Смецкого.

Как крупнейшему специалисту по разделению изотопов с помощью газовой диффузии, Густаву Герцу была поставлена задача повторить опыт американских ядерщиков, которые по такому принципу получили уран-235 и создали первые американский атомные бомбы.

Возглавив коллектив сотрудников института из 173 человек, из которых 96 были немецкие специалисты, профессор Герц разработал ряд способов разделения изотопов, в частности, и классический метод разделения изотопов при помощи газовой диффузии, легшей в основу диффузионных заводов, выстроенных в Америке и строящихся у нас.

В 1955 году он вернулся в Германию, стал профессором Лейпцигского университета им. Карла Маркса и директором Физического института.

По соседству с институтом «Г» в Сухуми располагалась еще одна «атомная шарашка» — институт «А» 9-го управления НКВД. Он находился в бывшем санатории «Синоп».

Руководство коллективом института «А» в составе 187 сотрудников, в числе которых, 106 человек были немецкие специалисты, было доверено немецкому барону Манфреду фон Арденне. Перед сотрудниками института стояли задачи:

а) по созданию электромагнитных методов разделения изотопов урана и масс-спектрометрии тяжелых атомов;

б) работа над усовершенствованием электронных микроскопов и участие в организации их серийного производства.

В рамках решения поставленных задач были созданы первые центрифуги под руководством доктора Стейнбека. Но и над диффузным методом немецкие ученые работали весьма интенсивно. Профессор Тиссен (мировой авторитет в данной области) создает сверхтонкие диафрагмы для газодиффузионных установок разделения изотопов

Многие немецкие специалисты были награждены наградами СССР или большими денежными премиями. Среди немецких ученых, привлеченных к работам над атомным проектом в СССР, Манфред фон Арденне поставил своеобразный рекорд, получив за свои работы две Сталинские премии.

* * *

Отдельно следует сказать о немецкой научно-технической базе ракетостроения. Когда советские инженеры получили доступ к немецкой ракетной технике, они были ошеломлены как мощностью двигателей, так и разнообразием различных моделей немецких ракет.

Несмотря на то, что американцы основательно пограбили Пенемюнд, где велись основные немецкие работы в этой области, на долю советских специалистов осталось много моделей различных ракет «Рейнтохтер», «Рейнботе», «Вассерфаль», «Тайфун» и отдельные фрагменты «Фау-2».

Москва требовала быстрее вывезти эти трофеи в Советский Союз и заняться их изучением. Но отправленные в Германию команды специалистов пришли к выводу,

что эти сложнейшие узлы без чертежей и документации, и без их создателей, — не что иное, как металлолом.

Специалисты доказывали советскому руководству необходимость попытаться из найденных узлов на заводах Германии организовать сборку и испытание ракет ФАУ-2, направив все усилия на поиск документации и немецких специалистов, участвовавших в создании узлов ракеты, монтаже и испытаниях.

Предложения были поняты и нашим специалистам позволили искать решения, чтобы заполучить опыт немецких инженеров в области создания ракет.

Руководитель трофейной команды Борис Евсеевич Черток пришел к выводу, для того чтобы привлечь в помощь немецких специалистов, необходимо создать авторитетную фирму, и он создал институт, который называл «Raketen bau Entwicklung», или сокращенно «РАБЕ» («РАБЕ»).

Немецкие специалисты, работавшие в институте «РАБЕ» вместе с советскими коллегами не находились за колючей проволокой, но были под постоянным присмотром людей И.А. Серова.

Начальником института был утвержден Черток, который развернул интенсивную «подпольную» деятельность по переманиванию на работу в свой институт немецких специалистов, сбежавших в американскую оккупационную зону вместе с главным конструктором немецких ракет Вернером фон Брауном.

Ему удалось выкрасть из американской зоны Гельмута Греттруппа, ближайшего помощника и единомышленника фон Брауна, и уговорить Греттруппа работать на Советский Союз.

Борис Черток даже замахнулся похитить самого Вернера фон Брауна, но спецслужбы НКВД категорически запротестовали, опасаясь международных осложне-

ний. Однако Гельмут Греттруп сумел переманить из американской оккупационной зоны на работу в институт «РАБЕ» многих профессоров и докторов наук из бывшей команды фон Брауна. Был привлечен к работам аэродинамик Цейзе — это был настоящий эрудит. Уговорили австрийца Нэра — строителя, специалиста по наземным сооружениям пусковых площадок.

В созданном исследовательском институте «РАБЕ» были достигнутые обнадеживающие результаты.

13 мая 1946 г. выходит секретное постановление Совмина «Вопросы реактивного вооружения», согласно которому в Германии организуются еще три института: «Берлин», «Клейдодунген» и «Гота».

В Тюрингии было поручено всей работой руководить генерал-лейтенанту Гайдукову Льву Михайловичу, который значительно увеличивает объемы деятельности института «РАБЕ», преобразовав его в институт «Нордхаузен».

Главного инициатора этого направления Бориса Евсеевича Чертока немного задвинули в сторону. Командовать институтом стал генерал-лейтенант Гайдуков Лев Михайлович, а главным инженером назначили Сергея Королева.

В институте было несколько отделов. Общими проблемами ракет занимался сам Королев. Двигателями — Глушко, автоматикой — Пилюгин, радиоаппаратурой — Рязанский и Богуславский. Группа «Выстрел», руководимая Воскресенским, готовилась к испытаниям.

С помощью немецких добровольцев советским специалистам удалось обнаружить значительной количество спрятанной документации. В Чехословакии — вагон с техническим архивом Брауна под шифром МРЕ — так помечались бумаги Фау-2. На заводе Шкода в Праге удалось обнаружить архив документов по разработке кон-

струкции Фау-3. Было обнаружено также множество отдельных тайников, как с документацией, так и с приборами для ракет.

Из разрозненных агрегатов было собрано 12 ракет Фау-2, и на десяток ракет были собраны агрегаты, из которых в Москве удалось собрать еще порядка 10 ракет.

* * *

В мае 1946 г. службы НКВД доставили в СССР первую партию немецких специалистов по ракетной технике порядка 234 человека: 13 профессоров, 32 доктора-инженера, более 100 инженеров и несколько практиков и техников.

Вместе с семьями их было более 800 человек.

Сначала их разместили в подмосковных санаториях в Монино, Валентиновке и на Клязьме и отвозили на работу в ракетные институты в Химках, Монино и Подлипках.

Однако затем, в целях обеспечения секретности, немецких специалистов разместили в отдельном месте — на острове Городомля посреди озера Селигер.

Территория острова Городомля была отделена от суши достаточно широкими проливами, и попасть на нее (или уйти с него) незамеченным практически было невозможно. Все это способствовало сохранению в тайне работ немецкого коллектива и удобный надзор за ним.

На острове существовали здания жилого городка и корпуса ликвидированного научно-исследовательского института по борьбе с опасными заболеваниями скота.

Немцы с удовольствием благоустроили это благодатное место: разбили цветники, построили спортивные сооружения, привели в божеский вид округу и свои жилища.

В производственных корпусах острова начали создавать исследовательские лаборатории, которые оснащались вывозимым из Германии оборудованием и приборами.

На острове поселилось и большое количество лиц из НКВД. Фактически организовалась некая научно-производственная шарашка под эгидой НКВД.

Создаваемые лаборатории и научно-исследовательские подразделения, входили как филиал № 1 в институт НИИ-88, который занимался проектированием, экспериментальной отработкой и исследованиями космических аппаратов и ракет.

Возглавил немецкий коллектив филиала № 1 все тот же Гельмут Греттруп, бывший ближайший сподвижник фон Брауна.

Первой задачей для немецких специалистов было оказание помощи советским специалистам в изготовлении ракет Фау-2 из отдельных ракетных блоков и систем, которые были найдены на немецких заводах, а затем привезены в Советский Союз. Затем следовали работы по созданию различных испытательных стендов и комплексов запуска и сопровождения полета ракет.

Первый пуск ракеты Фау-2 состоялся 18 октября 1947 г. на полигоне Капустин Яр. Ракета пролетела 207 км; отклонившись на 30 км от курса, она разрушилась в плотных слоях атмосферы.

При последующих запусках такие отклонения были абсолютно недопустимыми. Положение спасли находившиеся на полигоне немецкие специалисты. Доктор Магнус, специалист в области гироскопии, и доктор Хох — специалист в области систем управления. Они выявили причины и сделали необходимые изменения в системах управления ракет. Отклонения в падении ракет вошли в заданную норму.

В качестве премии немецкие специалисты получили от министра обороны Дмитрия Устинова по 25 000 рублей и канистру спирта, что в условиях заброшенного в степях полигона играло не последнюю роль.

Руководство НИИ-88 ориентировало Гельмута Греттрупа на разработку ракеты-носителя с дальностью 3000 км и боевой нагрузкой в 3 тонны. Работа над проектом началась 4 апреля 1949 года, получившего название «Г-4».

Следующий проект ракеты Гельмута Греттрупа, Г-5, состоял из центрального блока, окруженного четырьмя отделяющимися боковыми блоками конической формы. Некоторые конструкторские решения ракеты Г-5 были использованы Королевым при создании ракеты Р-7, а также для запуска первых искусственных спутников и пилотируемых кораблей «Восток», «Восход», «Союз» и «Прогресс».

В октябре 1950 г. Советское правительство приняло решение об отправке немецких специалистов в ГДР, и филиал № 1 НИИ-88 прекратил свою деятельность.

* * *

Постановлением Совмина № 1017—419 от 13 мая 1946 г. на базе лаборатории телемеханики НИИ-20 и завода № 1 при Министерстве вооружения было создано Специальное Бюро № 1 НКВД (СБ-1) (п/я № 1323) по созданию систем управления ракетами.

На Ленинградском проспекте Москвы, между станцией метро «Сокол» и развилкой Ленинградского и Волоколамского шоссе, высится большое здание с причудливыми башенками. В этом здании волею Лаврентия Павловича Берия и была создана наисекретнейшая шарашка «СБ-1» НКВД, которую возглавлял его сын Серго.

Москвичи обязаны этой шарашке защитой от возможных атомных ударов, как при помощи самолетов — носителей атомных бомб, так и против ракет с атомными боеголовками.

Перед коллективом этой шарашки непосредственно Сталиным была поставлена задача: «Чтобы даже тысяча самолетов противника не могла одновременно прорваться к Москве».

Для решения столь важной задачи собрали лучших специалистов в тюрьмах и различных организациях страны. Главным конструктором «СБ-1» НКВД был утвержден Куксенко Павел Николаевич, а основную массу исполнителей составляли заключенные радиоинженеры; среди них были такие, как членкор Академии Наук Н.С. Кошляков и др.

Особую элиту в шарашке представляли немецкие специалисты, доставленные из поверженной Германии вместе с трофейными системами управления ракетами и соответствующей технической документацией. В шарашку попали крупнейшие немецкие специалисты по радиолокации Айценбергер, Фаулыптих и др.

Первая задача «СБ-1» — создание противокорабельной ракеты «Комета». Проектирование самолета-снаряда «Комета» выполнялось в ОКБ-155 А.И. Микояна. Самолет-снаряд представлял собой уменьшенную копию истребителя МиГ-15 с реактивным двигателем РД-500К Тушинского завода № 500.

Электронные системы управления ракетами создавались специалистами шарашки «СБ-1» НКВД.

Была проделана колоссальная работа, не только по созданию комплекса, но и по созданию совершенно новой отрасли в СССР для организации серийного производства компонентов и узлов высокочастотной техники.

Два самолета-снаряда «Комета» подвешивались под крыльями бомбардировщика Ту-4К, оснащенного бортовым радиолокатором «Кобальт-М» для обнаружения и захвата целей на расстоянии до 90 км.

При захвате цели бортовым радиолокатором производился пуск самолета-снаряда в направлении цели. В процессе подхода к цели срабатывала система самонаведения.

21 ноября 1952 года, Серго Лаврентьевич Берия продемонстрировал правительственной комиссии технические возможности созданных систем. В качестве мишени был использован отслуживший свой срок крейсер «Красный Кавказ».

Опытный пуск самолета-ракеты превзошел все ожидания. На расстоянии около 90 км до цели система ракеты осуществила самозахват цели и вывела ракету в центр крейсера, отчего тот разломился пополам и затонул.

За успешное выполнение правительственного задания по созданию ракетных систем Серго Берия был награжден орденом Ленина и удостоен Государственной премии СССР.

Проводя исследовательские работы, он в 1948 г. защитил кандидатскую, а в 1952-м — докторскую диссертации.

После расстрела Лаврентия Берия в июле 1953 г. Серго Берия был арестован и до конца 1954 г. содержался в одиночном заключении сначала в Лефортовской, а затем в Бутырской тюрьмах. После освобождения из заключения был отправлен в ссылку на Урал под фамилией Гегечкори. Затем в Киевский филиала ЦНПО «Комета», где и работал на небольших руководящих должностях.

Павла Николаевича Куксенко отстранили от работ и отправили в почетную ссылку, назначив председате-

лем ученого совета по присуждению ученых степеней и званий.

Были назначены новые руководители, которые по принципу «новой метлы» провели коренную реорганизацию структур шарашки «СБ-1». Немецкие специалисты были отправлены домой.

Фактически шарашка была ликвидирована, однако новые руководители продолжили работы, начатые Павлом Куксенко и Серго Берия и создали два зенитно-ракетных кольца вокруг Москвы; ближнее в 25—30 км. от Москвы и дальнее в 200 -250 км.

Систему «Беркут» новые руководители переименовали в систему «С-25», поскольку, прежнее название напоминало об основоположниках создания этой системы (Берия — Куксенко).

Вместо послесловия

ШАРАШКИ НА ЗАПАДЕ И В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ

Оказывается, идеи Сталина о формировании научных коллективов в форме шарашек, как «мозговых детонаторов», оказались настолько перспективными, что большинство правительств в мире пытаются в той или иной мере повторить его опыт, чтобы форсировать научно-технические достижения в своих странах. Но с учетом этических принципов стали называть эти организации не шарашками, а технопарками или более поэтично — «силиконовыми долинами».

Следует отметить, что собственно Силиконовая долина как центр инновационных технологий в США в штате Калифорния создавалась исключительно на добровольных началах из фанатиков-утопистов. В поддержку реализации их идей правительство США не выделило ни одного цента, но создало благоприятные условия для самоорганизации научных коллективов.

Среди фанатиков-утопистов Калифорнийской Силиконовой долины особенно много оказалось выходцев из СССР. Когда в период перестройки в СССР начался настоящий научно-промышленный бордель, около 80 процентов советских ученых оказались в Калифорнии.

По приближенным оценкам, в Калифорнийской Силиконовой долине трудятся более 386 000 специалистов, причем русских среди них около 15—20%.

Калифорнийская Силиконовая долина уже давно превратилась в крупнейшего мирового экспортера научных идей и микропроцессорных изделий, обеспечивая своим интеллектом 40% экспортной торговли Калифорнии. Силиконовая долина породила всемирно известные компании-гиганты: Hewlett-Packard, General Electric, Intel, AMD, Oracle, Apple, Cisco и др.

Пытаясь повторить американские достижения в области создания микропроцессорной техники, «силиконовые долины» стали создавать и правительства других стран. Такие «долины» возникли в Кембридже, Тель-Авиве, Хельсинки, французском Антибе, корейском Тэджоне, индийском Бангалоре, на Тайване, в Канаде, в Польше, в Бразилии и многих других странах.

Необходимо отметить, что только калифорнийская Силиконовая долина добилась сумасшедших финансовых результатов. У других успехи значительно скромнее.

* * *

Когда российский президент Медведев решил ознакомиться с опытом организации этих структур, то именно Калифорнийская Силиконовая долина была ему показана во всей красе.

Ознакомившись с общей ее структурой, президент Медведев отметил, что абсолютное копирование делать не представляется целесообразным, но основные идеи при создании «Сколково» позаимствовать необходимо.

Напомним, что еще в 1962 г. решением правительства СССР на территории Московской области началось

строительство русской «Силиконовой долины», получившей в 1963 г. наименование город «Зеленоград».

С целью привлечения столичных ученых работать здесь Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 25 ноября 1968 г. город Зеленоград получил статус 30-го района Москвы. Работая в Зеленограде, ученые не теряли прописку в Москве, что в то время было весьма существенно.

На базе Зеленограда был создан самый крупный российский наукоград по созданию микропроцессорной техники в СССР. В нем были построены около двух десятков институтов и заводов электронной промышленности.

Когда советская эпоха закончилась, русская «Силиконовая долина» в Зеленограде фактически подверглась разгрому, лишённая государственной поддержки. Ученые, получившие квартиры в Зеленограде, оказались там невостребованными и вынуждены были каждый день ездить в Москву на работу.

В связи с решением президента Медведева направить около 200 млрд. рублей на создание новой русской «Силиконовой долины» зеленоградцы надеялись, что именно в их наукоград будет вложена большая часть этих средств, — тем более, что здесь имеется огромный опыт разработки новых научных направлений и технологий. Однако ожидания оказались тщетными: президент Медведев принял решение создавать свою «Силиконову долину» с нуля, в элитном районе Рублёвки, — там, где расселилась вся российская знать, а из их детей в престижной бизнес-школе «Сколково» зарубежные профессора станут готовить будущих властителей России.

Правда, прежде чем начать строительство «Сколково», государству пришлось отобрать сельскохозяйственные угодья у НИИ «Немчиновка» Российской академии

наук, где создавались элитные сорта зерновых для регионов России. Власти пришли к выводу, что без хлеба россияне как-нибудь проживут, а вот без олигархов — невозможно.

Часть земель придется выкупить у олигарха Романа Абрамовича. Часть — у жены олигарха вице-преьера Игоря Шувалова. Земли в районе Сколково оцениваются в 20—25 млн. долларов за гектар.

Инновационный центр «Сколково» будет строиться по проекту французской фирмы AREP. Это займет пять лет и будет стоить 100 миллиардов рублей (3,5 миллиарда долларов). Только разработка проекта «долины» потребует 4—6 млрд. руб.

Практически это мизер по сравнению с удовлетворениями амбиций главного спортсмена России В. Путина, которому для организации зимних Олимпийских игр в Сочи потребовалось 30 миллиардов долларов.

* * *

Президент Медведев рассчитывает, что коммерческие структуры будут становиться в очередь, чтобы внести свою долю в создание технопарка «Сколково» и в дело научно-промышленной модернизации России. Однако, как отметил В. Сурков: «Крупные корпорации довольно откровенно объявили Медведеву, что никак не заинтересованы в подобных инновациях».

Еще раз повторим, что созданная Путиным система власти рассчитана на поддержку олигархов, которые заинтересованы выжать все ресурсы из России и переправить их за рубеж. Этим временщикам тратить деньги на модернизацию промышленных производств нет никакого смысла.

Между тем по указанию президента Медведева создается Особая экономическая зона не только для Сколково, но и для десятка зон «младших партнеров». Участники общего проекта «Сколково» будут освобождены от уплаты НДС в течение 10 лет со дня регистрации. Устанавливаются пониженные ставки страховых взносов во внебюджетные фонды, в Пенсионный фонд РФ. Полностью освобождаются участники «Сколково» от уплат в фонды социального и обязательного медицинского страхования.

Фактически в регионе Москвы организована офшорная шарашка. Как показывает опыт, все созданные в России «свободные экономические зоны» оказались типовыми кормушками для аферистов. Все они заканчивались уголовными делами.

Деньги исчезали в офшорах, а подсудимые, отдохнув на Канарских курортах, благополучно начинали вместе с коррумпированными чиновниками создавать очередные «свободные экономические зоны».

Многие считают, что научные работы в медведевской шарашке будут выливаться в оглушительные победные рапорты, как сколковские «левши» подковали заграничную блоху, а денежки налогоплательщиков традиционно будут материализоваться в недвижимость туманного Альбиона и на счетах в офшорах тропических островов.

Изучая Россию, основатель TMRFX Джон Т. Коннор пришел к заключению: «Сложно говорить об инвестициях в российские проекты, пока в России есть большие компании, которыми управляют люди с криминальным прошлым».

Джон Т. Коннор явно поскромничал: все современные руководители крупных российских компаний — с

криминальным прошлым, и только один из них — Ходорковский — оказался за решеткой.

Напомним, что в 2009 г. на развитие нанотехнологических проектов А. Чубайсу было выделено 570 миллионов евро, а толку — нуль. Таким чиновникам, как Чубайс, нанотехнологии нужны, чтобы под прикрытием инновационных проектов отмывать «бабло» и кормить своих приспешников за счет налогоплательщиков.

Под занавес 2010 г. Чубайс отчитался перед правительством о достижениях, возглавляемой им госкорпорации «Роснано». Он красочно живописал успехи в финансировании им проектов по созданию магазинов будущего «Пятерочка», в которых россияне будут расплачиваться кредитными радиочастотными картами, а также рассказал о многих финансируемых им проектах подобного уровня.

Судя по всему, и президент Медведев, и премьер Путин были в восторге от деятельности Чубайса и ему дополнительно доверили использовать свой опыт по активизации работы технопарка «Сколково» в составе Комитета инновационного фонда.

Совершенно иное мнение о достижениях Чубайса по использованию государственных средств сложилось у ревизионной комиссии Госдумы под председательством Владимира Зубакова, которая оценила деятельность «Роснано» неэффективной. А если точнее, то преступной.

Например, для финансирования исследований по производству поликристаллического кремния и моносилана Чубайс выделил фирме «Усолье-Сибирский силикон» 7,5 млрд. рублей. Но у этой фирмы только название русское, а ее владельцы иностранцы. Если работа завершится успехом, то фирма обещает продать созданную технологию России.

Технологию, созданную на российские деньги, — Россия обязана будет еще и выкупать у иностранцев! Только изощренный иудейский ум Чубайса (под аплодисменты Путина) способен организовать такую удавку для России.

А в Швейцарии выявлена фирма «Rusnano Capital», фонд которой в 500 млн. долларов прописан на Британских островах. Председатель этого фонда — Чубайс. Ставший также членом правления фонда «Сколково».

Спрашивается: где границы между фондом «Сколково», фондом «Rusnano Capital» и карманами Чубайса?..

* * *

В 2011 году на оплату управленческого аппарата фонда «Сколково» (почти 100 человек) запланировано истратить 3,433 млрд. руб. Для создания грантов на развитие инновационных идей было выделено 11,6 млрд. руб.

В том же году, по просьбе редакции журнала «Русский Newsweek», независимая комиссия из 50 российских ученых оценила бесперспективность идей либо элементарные корыстные цели большинства титулованных соискателей грантов.

Так, например, банк ВТБ запросил 139 млн. рублей на разработку идеи по разогреву до 70 градусов пищи в контейнере. За счет эффекта смешивания воды со специальным реагентом в рубашке контейнера. Комиссия отметила, что эта идея используется уже более 100 лет.

Владимир Лисин, номер один в российском списке Forbes, просит президента дать Новолипецкому металлургическому комбинату 295 млн. рублей на разработку специальных фильтров. Своих миллиардов на это дело ему жалко.

«Алюминиевый король» России Олег Дерипаска попросил у фонда 1,4 млрд. рублей на создание сверхмощного электролизера. Никакими настоящими инновациями там и не пахнет...

Зато нынешняя власть пытается ввести «инновации» в иных отраслях хозяйства. В начале ноября 2010 г. Комитет по рынку труда Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП), возглавляемый олигархом Прохоровым, предложил закрепить законом 60-часовую рабочую неделю вместо 40-часовой. То есть рабочие смены будут не 8-часовые, а по 12 часов.

Вместе с тем предлагается законодательно закрепить право работодателю менять трудовой договор в одностороннем порядке «по причинам экономического характера», а также сократить с нынешних двух до одного месяца срок обязательного предупреждения работника об увольнении.

Если в сталинском ГУЛАГе 12-часовые смены применялись как исключение, применительно к осужденным врагам народа, то Прохоров предлагает законодательно закрепить такие нормы труда в свете призыва президента Медведева «о необходимости модернизации производства».

Министр финансов Алексей Кудрин поддержал Прохорова, утверждая, что это улучшит «инвестиционный климат». За введение 12-часовых смен высказался и глава Роспотребнадзора Г. Онищенко, но с оговоркой, что это «не должно коснуться людей на вредном производстве»...

В январе 2011 г. Министерство юстиции России завершило работу над законопроектом о восстановлении принудительных работ в качестве альтернативного вида наказания. По словам министра юстиции Александр Коналова, осужденных будут направлять на принудительные работы в сферы дорожного строительства, лес-

ного и сельского хозяйства в отдаленных районах Севера и Сибири.

А для специалистов высокого уровня, профессоров, академиков будут созданы специальные исправительные центры, напоминающие сталинские шарашки в форме их последнего этапа развития. Только тогда ученые и инженеры в шарашках трудились на благо всей страны, а сейчас на кого они будут работать?

ПРИЛОЖЕНИЕ

Миф о Сталине.

*Он умышленно сажал талантливых ученых за решетку,
где они создавали в специально созданных «шарашках»
новейшее оружие*

Очень подлый миф. Хотя бы потому, что не Сталин сажал их за решетку, а их же собственные коллеги. Биографию какого только крупного ученого или деятеля науки, который побывал в ГУЛАГе, ни возьмешь, в основе его дела, как правило, донос и клевета коллег. Причем по большей части по таким подлым и шкурным мотивам, как личная и научная зависть к талантам того, в отношении которого и был написан клеветнический донос.

Как вспоминал впоследствии выдающийся советский летчик-испытатель М.М. Громов, «аресты происходили потому, что авиаконструкторы писали доносы друг на друга, каждый восхвалял свой самолет и топил другого». А ведь подобное происходило не только с авиаконструкторами, а было попросту повальным явлением, особенно в различных кругах научной и творческой интеллигенции.

Взять хотя бы биографию нашего выдающегося создателя космических ракет Сергея Павловича Королева. Ведь сел-то он по доносу. Более того. Прекрасно известно, кто написал этот донос. Это главный инженер Реактивного научно-исследовательского института (РНИИ) Георгий Эрихович Лангемак — протеже самого Тухачев-

ского. Загребев в кутузку вскоре после своего патрона, он, чтобы спасти свою шкуру, стал писать доносы на своих сослуживцев. Один из первых доносов касался Королева. Такой же донос на Сергея Павловича написал и бывший начальник РНИИ Иван Терентьевич Клейменов (тоже ставленник Тухачевского), с которым Королев не ладил еще в начале 30-х гг., будучи у него заместителем.

Здесь следует иметь в виду, что Клейменов и Лангемак активно поддерживали безумную идею Тухачевского о разработке так называемых газодинамических орудий, на что тратились громадные финансовые и материальные ресурсы. В результате они оставили РККА без артиллерии. Зато отчаянно тормозили создание в будущем легендарных «катюш», которые выдающийся отечественный ученый Иван Платонович Граве (1874—1960) изобрел еще до революции, но патент получил только в ноябре 1926 г. Несмотря на все усилия И.П. Граве, до конца 30-х гг. ему никак не удавалось сдвинуть с места вопрос о создании «катюш».

Свою лепту в очернение Королева перед властями внес и будущий коллега Королева по космонавтике — В.П. Глушко. По тем временам три доноса — более чем серьезное основание для ареста. Нельзя сказать, что Королев не знал, по чьей милости он угодил за решетку. Знал. И прямо написал об этом Прокурору СССР А.Я. Вышинскому: «Меня подло оклеветали директор института Клейменов, его заместитель Лангемак и инженер Глушко...» (из письма Королева от 15 сентября 1939 г.).

* * *

Конечно, даже такой пример не означает, что все попадали за решетку только по доносам. Так, выдающийся авиаконструктор А.Н. Туполев угодил в кутузку весьма

прозаически. Он был обвинен в причинении серьезного экономического ущерба советской промышленности. Дело в том, что в 1936 г. его отправили в США с заданием отобрать наиболее эффективные и экономичные конструкции гражданских самолетов для организации их производства в СССР на лицензионной основе. По прибытии в США он настолько увлекся скупкой всякого барахла, что рекомендовал к заключению договор о поставке в СССР технической документации на отобранные конструкции самолетов в дюймах.

Для сведения: уже в то время техническая документация на один самолет превышала 100 тыс. листов различных чертежей, а в зависимости от типа самолета — могло быть и до 250—300 и более тысяч листов. В Советском Союзе, как известно, действовала метрическая система. То есть все чертежи должны быть в миллиметрах. А благодаря Туполеву деньги были потрачены чуть ли не впустую. Мало того что вся документация была в дюймах, так еще и на английском языке. Хуже того. Всю эту документацию еще следовало перевести не только на русский язык, но и в миллиметры. А это, надо сказать, адова работа, тем более когда речь идет о сотнях тысяч листов технической документации. Не говоря уже о том, что и денег-то стоит немалых. Вот за это-то в первую очередь и сел уважаемый авиаконструктор, о чем, к слову сказать, до конца жизни предпочитал помалкивать, но ерничать в адрес Лубянки.

Конечно, не только подобным образом ученые, специалисты и конструкторы оказывались за решеткой. И в те годы существовала проблема борьбы со шпионажем. Органы госбезопасности многократно устанавливали всевозможные утечки секретных и особо секретных сведений за рубеж. И практически любая такая

проверка заканчивалась арестами. Вот наиболее характерный случай того времени. В самом начале 1938 г. германский военный журнал «DEUTSCHE WEHR» («Немецкое оружие») опубликовал серию статей о положении советской военной авиации.

Впрочем, сказать «опубликовал» — значит ничего не сказать. Автор статей, летчик люфтваффе майор Л. Шеттель, дал полную выкладку производства советских военных заводов, обслуживавших авиационную промышленность. Даже сейчас мало кто знает, что тогда в СССР было 74 авиационных завода: 28 самолетостроительных, 14 моторостроительных и 32 для изготовления вспомогательных приборов для самолетов. Шеттель привел краткие характеристики главнейших заводов:

№ 1 «Дукс», в Москве, выпускает 30—35 самолетов (истребительных и разведывательных) в месяц;

№ 22 — в Филях, под Москвой, выпускает тяжелые четырехмоторные бомбардировщики ТБ-3 и ТБ-3 бис в количестве 150—180 в месяц;

№ 21, в Горьком, выпускает в день 5 истребителей;

№ 31, в Таганроге — до 1000 самолетов в год;

№ 46, в Рыбинске, и завод № 29 в Запорожье занимаются постройкой моторов по лицензиям Бристоль и Испано 12-V.

Далее Шеттель указывал в своих статьях, что постройка самолетов облегчалась системой «серийного производства», когда завод выпускал одну и ту же модель самолета. И в подтверждение эффективности такого вывода сообщал, что в 1929 г. было выпущено 500 самолетов, в 1932 г. — 1500, в 1934 — 3100, в 1936 — 5000, и в 1937 г. — 8000 самолетов.

Кроме того, Шеттель привел массу иных данных, подробно характеризующих всю систему авиационного про-

изводства — от конструирования самолетов до характера использования станочного парка на авиазаводах.

Естественно, что такая публикация не осталась без внимания ни со стороны органов госбезопасности, ни тем более со стороны Сталина. Начались крутые разборки в авиапромышленности и с конструкторами. Ведь такая публикация свидетельствовала о крайне удручающем положении дел с обеспечением режима секретности в одной из важнейших оборонных отраслей науки и производства. Многие известные конструкторы оказались за решеткой. И быть бы им там долгое время, если бы не Лаврентий Павлович Берия.

* * *

По согласованию со Сталиным уже летом 1940 г. ученых, конструкторов и специалистов стали амнистировать по ходатайству именно НКВД СССР, подписанному лично Берией. На свободу вышли Туполев, Петляков, Мясищев и еще 18 человек. Кстати, уже в январе 1941 г. Петляков был удостоен Сталинской премии.

Что же до Королева, то в одном из писаний о нем встретилась такая концовка описания его мытарств за решеткой: «Спасло его другое. Во главе НКВД стал Лаврентий Берия, которому пришла в голову блестящая мысль создать «шарашки», тюремные КБ. В них должны были работать специалисты-зэки. Королев и оказался в такой «шарашке»...

А этому предшествовало следующее указание на события: «Никто не ответил ему на это письмо». Подразумевалось его письмо от 15 сентября 1939 года, о котором говорилось выше. Однако это далеко не так. Его письмо заметили и обратили на него очень даже серьезное внимание, потому что в самом конце того письма

он написал: «...хочу продолжать работу над ракетными самолетами для обороны СССР».

И обратили внимание на это письмо всего лишь потому, что Л.П. Берия по согласованию со Сталиным ввел простой, но именно поэтому-то гениальный метод пресечения злоупотреблений в лагерях, суть которого в следующем. Обычно письма заключенных сдавались в незапечатанном виде лагерному начальству и проверялись лагерной цензурой. Но письма, адресованные наркому внутренних дел, Генеральному прокурору, «всесоюзному старосте» Калинину, членам Политбюро и особенно самому Сталину должны были быть запечатаны, а лагерному начальству под страхом серьезного уголовного наказания запрещалось их вскрывать. И многие эки пользовались этим.

В результате Королев попал в шарашку, которой руководил еще один заключенный, Андрей Николаевич Туполев. Находилось подневольное КБ в Москве, на углу улицы Радио и Салтыковской набережной. Конструкторы работали за решеткой, но спали в чистых постелях, ели в нормальной столовой.

Конечно, можно ругать и посыпать проклятиями решение Берии о шарашках, а заодно и все «шарашки». Однако факт остается фактом. Только благодаря этому решению были спасены многие и многие ученые и специалисты. И не просто спасены. А спасены с колоссальной пользой для укрепления оборонного могущества страны. Именно тогда были созданы многие образцы великолепной боевой техники и оружия, сделаны серьезные прорывы в науке. Впоследствии сын Л.П. Берии — Серго — вспоминал:

«Туполев, Королев, Мясищев, Минц, многие другие люди, ставшие жертвами репрессий, рассказывали мне о роли моего отца в освобождении советских ученых...

и до моего ареста, и позднее, когда отца уже не было в живых. Какая нужда была этим людям что-то приукрашивать? Они считали, что их спас мой отец. Двuruшничать передо мной в той обстановке им не было никакого смысла. Напротив, их заставляли давать показания на отца».

Такова подлинная правда о «шарашках».

А. Мартиросян. Из книги «200 мифов о Сталине»

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

Труд заключенных в СССР при Сталине

(Из книги М. Морукова «Правда ГУЛАГа из круга первого»)

Труд заключенных в 1920-е гг.

Придя к власти после Октябрьской революции 1917 года, большевики получили в наследство царскую систему организации принудительного труда, обогащенную опытом создания лагерей принудительных работ для военнопленных в Первую мировую войну. Со своей стороны, они располагали тщательно разработанными теоретическими воззрениями на историческую роль и значение государства и на роль внеэкономического принуждения как средства осуществления государством своих основных функций. Определяя государство как машину для поддержания господства одного класса над другим, как аппарат для систематического применения насилия, большевики делали из этого положения выводы двух видов.

С одной стороны, обосновывалась необходимость для рабочего класса установления его открытой диктатуры и насильственного подавления сопротивления эксплуататоров. Пока существует сама возможность эксплуатации человека человеком, у капиталистов остается возможность реставрации. Значит, победившему пролетариату необходимо насильственно подавлять эксплуататоров, намеренно отказываясь от равенства и демократии, нарушая свободу классового врага. Диктату-

ра пролетариата есть орудие продолжения классовой борьбы после завоевания политической власти пролетариатом.

подавив открытое сопротивление буржуазии, следовало, чередуя меры «кнута и пряника», доказать мелкобуржуазным элементам, что им выгоднее стоять за диктатуру пролетариата, чем за диктатуру буржуазии. До тех пор пролетарское государство останется стражем и создателем условий для достижения грядущей цели.

Синтез насильственного подавления и деятельного преобразования, принимаемый на вооружение большевиками, должен был, почти с необходимостью, использовать потенциал принудительного труда как средства, при помощи которого удобно совместить обе функции государственной власти.

24 января 1918 г. вышло постановление Наркомата юстиции «О создании тюремных рабочих команд». Согласно статье 2 устанавливалась обязательная оплата труда заключенных, а статьи 3—4 устанавливали пропорции распределения полученного от работ дохода. Изменение пропорций в сторону предоставления заключенному большей части заработанных денег и направление отчислений на «общее улучшение жизни заключенных» можно считать проявлением гуманистических настроений авторов. Кроме того, статья 1 предусматривала, что рабочие команды используются исключительно для работ, нужных государству: вполне естественная оговорка для пролетарской диктатуры, не допускающей эксплуатации человека человеком.

7 августа 1918 г. Центральный карательный отдел НКЮ РСФСР выпустил циркуляр № 32, где ставились неотложные задачи в области новых типов мест заключения. Констатируя, что организационная работа идет

нарастающими темпами, авторы циркуляра отметили, что наиболее важными задачами на данный момент стали «Возобновление, переустройство и создание внутри тюрем мастерских, снабженных надлежащим оборудованием, инструментами, материалами и опытными инструкторами».

Организация работ вне тюрем: выработка принципов оплаты труда заключенных на основе возмещения расходов их содержания и создания фонда для выдачи пособий при освобождении».

При этом основной упор делался на организацию при местах заключения таких мастерских, которые сочетали бы производственные функции с задачами профессионального воспитания осужденных с целью их приспособления к труду в новом, коммунистическом обществе. «Принимая во внимание, что заключенный, выйдя на волю, попадает в современную обстановку; требующую квалифицированных рабочих, по крайней мере, хорошо обученных работе на станках, Карательный отдел считает недопустимым, чтобы заключенных заставляли работать на станках, ставших давно уже достоянием истории, а равно считает нежелательным обучение заключенных кустарным ремеслам... Одна из основных задач инструкторов и руководителей работами должна состоять в том, чтобы отбывший наказание мог найти применение приобретенных знаний без излишних затруднений».

Внешние работы авторами циркуляра рассматривались как вспомогательный способ привлечения осужденных к труду, о чем свидетельствуют постоянные ссылки на нехватку средств и на вынужденность организации работ вне мест заключения. Но в условиях гражданской войны для применения именно этого вида трудоустройства открывался широкий простор. «Дос-

таточно указать на отсутствие у нас дорог, отчаянное неблагоустройство даже крупных городов, прекращение с началом войны строительных работ..., чтобы сказать с уверенностью, что труд заключенных отнюдь не будет конкурировать с трудом «вольных»». Все же авторы циркуляра осознавали угрозу своим планам с этой стороны, а потому предупреждали о необходимости «входить в сношения с соответствующими профессиональными органами, советом народного хозяйства и т.п. учреждениями и направлять силы заключенных на те работы, где вольных рабочих не хватает». Циркуляр от 7 августа примечателен тем, что в этом документе ясно показаны как основные направления дальнейшего развития исправительной политики, так и те трудности, которые затем, в 20-е годы, встанут на пути этой политики непреодолимой стеной.

* * *

Особенностью начального этапа становления советской пенитенциарной системы стало существование таких специфических исправительных учреждений, как лагеря принудительных работ. Датой их рождения называется 5 сентября 1918, когда упоминания о концентрационных лагерях появились в Постановлении СНК РСФСР «О красном терроре». Иногда за точку отсчета принимается одноименный приказ ВЧК, датированный 2 сентября 1918 г. Реально же организация лагерей началась с середины 1919 г. в соответствии с Постановлением ВЦИК РСФСР «О лагерях принудительных работ», от 15 апреля и Декретом от 17 мая 1919 г. Декрет и Постановление предусматривали развертывание сети лагерей принудительных работ при отделах управления

губисполкомов, в связи с чем ВЧК предлагалось передать в их распоряжение ранее созданные лагеря. Общее руководство возлагалось на Центральный отдел принудительных работ, создаваемый в составе НКВД. Практически весь 1919 г. этот отдел руководил исключительно лагерями, созданными в Москве, преимущественно в стенах монастырей: Андроньевского, Ивановского и т. д. С середины того же года на лагеря возлагается содержание военнопленных Белой армии. Соответствующий циркуляр выпустил Всеросглавштаб 12 августа.

Судя по всему, НКВД долго противился возложению на его подразделения дополнительных функций, но без успеха. Реввоенсовет республики подтвердил решение Всеросглавштаба своими совместными с наркомвнуделом приказами от 17 февраля и 7 мая 1920 г. Впрочем, руководству лагерей было уже не до военнопленных: во исполнение Декрета СНК от 5 февраля 1920 г. «О всеобщей трудовой повинности» Главное управление принудительных работ обязывалось организовать принудительное привлечение к работам лиц, «ранее не занятых общественно-полезным трудом». Эту задачу оно выполняло до весны 1921 г.

Следует отметить, что бытующее в отечественной историографии и вызванное неясностью употреблявшейся в 1919—1920 гг. терминологии представление о лагерях принудительных работ, как о концентрационных лагерях, не совсем верно. Как правило, контингент лагеря размещался на любой подходящей для этого территории, где имелись жилые помещения (особенно рекомендовалось использовать монастыри). В случае, если поблизости не было стен вроде монастырских, лагерь в лучшем случае обносился обычным деревянным

забором. Заключенные жили постоянно на этой территории только в первое время по прибытии. Как правило, за примерное поведение предоставлялось право проживания на частных квартирах с обязанностью каждый день являться в лагерь на регистрацию. Работа для заключенных или привлеченных в порядке трудовой повинности лиц являлась обязательным условием отбывания срока наказания. Декрет ВЦИК «О лагерях принудительных работ» от 17.5.1919 особо подчеркнул, что «содержание лагерей должно окупаться трудом заключенных». Основным методом трудового использования контингентов лагерей были «внешние работы», под которыми тогда понималась посылка партий заключенных для обслуживания нужд советских организаций и предприятий. Конвой выделялся только при работах по ремонту мостовых, расчистке улиц, рубке и погрузке дров и т.п. В том случае, если рабочие руки требовались какому-либо конкретному предприятию или организации, заключенные следовали туда самостоятельно. Так, среди прочих мест работы заключенных московских лагерей оказался и Большой театр, куда неоднократно набирали из Ивановского лагеря рабочих сцены. Не редкостью было направление осужденного в долговременные служебные командировки по делам организации работодателя или лагеря в другие регионы, куда командированный, естественно, отправлялся без конвоя.

Всего за 1919—1921 гг. в стране существовало 132 лагеря, из них 26 в Сибири и национальных районах. На 1 ноября 1920 г. в 84 действовавших лагерях насчитывалось 59 636 заключенных, в т. ч. 34 400 военнопленных. Число лиц, осужденных за контрреволюцию, не превышало 27% общей численности. Трудом было занято 67%

осужденных — показатель очень высокий для мировой пенитенциарной практики. Большинство работающих составляли люди, переданные в распоряжение учреждений и ведомств и слабо контролируемые лагерной администрацией.

* * *

С началом перехода к нэпу и окончанием активной фазы Гражданской войны на большей части территории РСФСР условия хозяйствования лагерей принудительных работ изменились. Численность лагерного населения начала падать в связи с освобождением значительной части военнопленных: к концу 1921 г. лагерное население не превышало 16 тыс. чел. В начале 1922 г. в практике лагерей впервые в отечественной пенитенциарной системе был поставлен вопрос о работе на основе хозрасчета. С 1 января 1922 г. все лагеря принудительных работ были сняты с государственного снабжения и полностью переведены на самокупаемость и хозрасчет. С целью улучшения условий хозяйствования лагеря объединились в Центральное хозяйственное управление производственными предприятиями при лагерях принудительных работ, получившее официальное название «Принкуст». Устав этого «куста» был утвержден 4 марта 1922 г. Целью деятельности нового производственного управления провозглашалось «Объединение и руководство местными предприятиями при лагерях на всей территории республики; рациональная постановка в них производства; целесообразное использование труда заключенных и наибольшее извлечение материальных выгод, обеспечивающее поступление средств на содержание лагерей и дальнейшее развитие производства».

«Принкуст» обладал значительной автономией в своей деятельности: исполнительные органы могли свободно распоряжаться всеми материальными и финансовыми средствами за исключением заработной платы заключенных. Последняя полностью перечислялась на счета Главного управления принудительных работ для использования в подъемном фонде. За полгода активной хозяйственной деятельности чистая прибыль куста достигла 30%. Такой показатель рентабельности превосходил все самые смелые ожидания.

Тем не менее, в деятельности «Принкуста» и сменившего его вскоре «Кустгумза» наблюдается много черт, роднящих лагеря принудработ с местами заключения обычного типа. Прежде всего, это стремление отказаться от внешних работ в понимании того времени, т.е. от рассредоточения рабочей силы по различным не связанным между собой объектам, что делало трудновыполнимыми требования режима. Такой способ считался наихудшим из всех возможных. Поэтому руководство стремилось всемерно развивать производство в лагерных мастерских либо шло на такой неординарный шаг, как аренда простаивающих предприятий для использования на них своих заключенных. На этот путь, в частности, призывал встать все лагеря Циркуляр Главного управления принудительных работ при НКВД РСФСР № 82 от 24.3.1921. Подчеркивая, что прежняя практика сводит на нет само понятие наказания, составители документа требовали превращения лагерей «в фабрику, завод, мастерскую, но не в казарму, из которой черпают рабочую силу на очистку снега и проч.». Наилучшим способом организации лагерного хозяйства авторы документа считали взятие в аренду предприятий с простым технологическим циклом (назывались кирпичные

и лесопильные заводы) и размещение осужденных непосредственно на их территории.

Несмотря на некоторый революционный романтизм составителей циркуляра, привлекает внимание сама идея создания самостоятельного лагерного хозяйства, применяющего труд заключенных в массовом порядке и способного к оперативному маневрированию рабочей силой. В дальнейшем эта идея и нашла свое осуществление в исправительно-трудовых лагерях ГУЛАГа. Пока же в 1921—1922 гг. не имеющие собственного «места обитания» и лишённые пополнения рабочей силой лагеря принудительных работ оказались лишними и к середине 1922 были расформированы.

В Декрете СНК от 21 марта 1921 г. «Об установлении общих начал лишения свободы лиц, признанных опасными для Советской Республики и о порядке условно-досрочного освобождения заключенных» говорилось, что «в своей деятельности судебные органы РСФСР должны преследовать следующие цели: 1) поставить лиц, признанных опасными для советского строя, в фактическую невозможность причинить вред, 2) предоставить им возможность исправления и приспособления к трудовой жизни».

Но в условиях нэпа все усилия по созданию полноценных хозяйственных организмов, опираясь на местные ресурсы, встречались с труднопреодолимыми препятствиями. Это лишний раз подтвердили участники Второго съезда работников пенитенциарного дела, проходившего в Москве в конце ноября — начале декабря 1924 г. Из выступлений вырисовывалась безотрадная картина. Отсутствие средств (к 1925 г. только 32 места заключения РСФСР финансировалось из госбюджета, остальные были отданы на довольствие местным

бюджетам), перегруженность краткосрочными заключенными и материально-бытовые проблемы предельно ограничивали возможность привлечения осужденных к внутренним работам. Организации труда препятствовал громадный некомплект надзирающего состава и конвоя, вызванный острой нехваткой средств и материально-бытовой неустроенностью. Заработная плата административного и надзирающего состава, как и расходы на заключенных, серьезно колебалась в зависимости от местоположения места заключения и его бюджетного статуса. В госбюджетных учреждениях содержание заключенного обходилось примерно на 25 коп. в день дешевле, чем в такого же класса тюрьмах, финансируемых из местных средств. Выше была и зарплата надзорсостава. Надзиратель в госбюджетном домзаке («доме заключения») получал в среднем 27,6 руб. в месяц, в то время как его коллега в провинции имел среднюю зарплату в 18 руб. в месяц: на Урале и в Сибири нередко были «зарплаты» и в 10 рублей. Исключение (лишь подтверждавшее эту закономерность), составляли крупные промышленные центры вроде Ленинграда, где средств местного бюджета вполне хватало, чтобы обеспечить надзирателям «фантастический» ежемесячный доход в 39 рублей.

Следствием такого финансового положения пенитенциарной системы была текучесть кадров. Для примера возьмем Урал — один из регионов с низким уровнем заработной платы. Штатная численность обслуживающего персонала мест заключения здесь в начале 1924 г. составляла 780 чел. В течение года уволились 673 человека и вновь был принят на работу 681 сотрудник, причем штат ни разу не был укомплектован полностью. При таком качестве надзора о серьезном трудовом исполь-

зовании спецконтингента нечего было и думать. Поправить же финансовое положение за счет перераспределения средств в местных бюджетах было невозможно. Отделы мест заключения (ОМЗ) организационно входили в состав административных отделов местных исполкомов. У последних первоочередных статей расхода было много и без «домзаков». Наоборот, большая часть средств, получаемых ОМЗами, немедленно перераспределялась в пользу других отделов, например милиции.

* * *

В подобной ситуации единственной возможностью улучшить содержание заключенных и обслуживающего персонала было развитие собственной хозяйственной деятельности мест заключения. И вот здесь-то и возникали главные проблемы.

Система исполнения наказаний была крайне либеральной по отношению к правонарушителям из социально близкой среды: они получали низкие сроки лишения свободы (в середине 20-х годов существовало даже однодневное тюремное заключение), имели ряд льгот и зачетов. Например, осужденные крестьяне получали отпуска из мест заключения на время полевых работ (время отпуска засчитывалось в срок), соответствующее постановление ВЦИК было принято 21.04.1925 г.

Итогом этой и подобных мер была постоянно меняющаяся численность заключенных. По данным переписи, проведенной в 1926 г., из общего числа осужденных в 103 683 человека 52% имели сроки заключения меньше одного года. Организовать их трудовое использование за такое короткое время было сложно, помимо недостатка времени, сказывался недостаток средств

и возможностей. Советская исправительная система использовала здания, в подавляющем большинстве доставшиеся в наследство от старого режима. Они не были приспособлены для применения во все возрастающих масштабах труда заключенных: отсутствовали помещения, оборудование. О проблемах, стоявших перед местами заключения, дает представление рапорт Уральского УНКВД в ГУМЗ НКВД РСФСР: «Все мастерские мест заключения носят кустарный характер, не механизированы, в силу чего впитывали в себя небольшое количество рабочей силы. Старые тюрьмы...не приспособлены для производственной деятельности. Не менее важным обстоятельством, затрудняющим полное использование срочнозаключенных на работах, составляет наличие в м/з [местах заключения] большого процента неквалифицированной силы, в частности крестьян».

Для более эффективного использования труда такой категории заключенных следовало изыскать ту область применения, где от каждого рабочего не требовалось высокой квалификации. В 20-е годы эти поиски направлялись по пути создания сельскохозяйственных колоний, но здесь все стремления создать эффективное самоокупающееся хозяйство (самоокупаемость была одним из неперемennых требований к таким м/з) наталкивались на полное отсутствие производственной базы. Для размещения колоний использовались разоренные помещичьи усадьбы, где зачастую не было ни одного целого здания, не говоря уже о сельхозинвентаре. Местные власти соглашались на выделение только худших и пустующих земель. В подобном положении хозяйства, основанные на ручном труде, были нерентабельны. В 1927 году в РСФСР существовало 244 места заключения, из них 1 (!) сельхозколония. В 1929 году таких коло-

ний насчитывалось 42 со средним количеством заключенных в 205 человек в каждой.

Возможность организации внешних работ, где можно было использовать массовый ручной неквалифицированный труд, в подавляющем большинстве районов страны отсутствовала: в Центре, в Поволжье, на Урале существовавшая безработица лишала смысла предложения мест заключения о передаче их контингента на работы. Там же, где такая возможность существовала, либо не было спроса на труд осужденных, либо состав контингента не позволял нарушить режим изоляции.

При неуклонном росте числа осужденных, в т.ч. и по статьям, предусматривающим длительные сроки заключения и режим «строгой изоляции», проблема содержания и безопасности системы становилась весьма острой. В середине 20-х годов на содержание заключенного госбюджетных мест заключения тратилось 208 рублей в год, но к концу 20-х годов эта сумма возросла до 500 рублей.

Предложения о передаче всех мест заключения на госбюджет с ходу отвергались. В начале 1925 г., при 208 рублях в год на каждого «сидельца» и всего лишь 32 бюджетных домзаках советское государство без возмещения тратило на них 4 млн. рублей ежегодно. Прием на государственное довольствие всех остальных мест заключения повысил бы эту сумму до 15 млн. рублей, что было неприемлемо. По этой причине 2-й Всероссийский съезд работников пенитенциарного дела в своих решениях исходил из возможности организации на базе существующей системы мест лишения свободы достаточно эффективного производственного механизма. Съездом был предложен комплекс административных и экономических мер, способствующих достижению данной цели.

Предлагалось создание при местах заключения так называемых рабочих частей — подразделений, ведавших производственными мощностями и их использованием. Главной задачей рабочей части являлось трудовое использование заключенных с целью получения прибыли, обращаемой на содержание места заключения. Для достижения большей эффективности на рынке начальник рабочей части обладал широкой автономией, а доля отчислений от доходов части в бюджет места заключения была жестко ограничена определенным процентным соотношением. Остальные средства могли направляться исключительно на производственные нужды рабочей части.

Фактически речь шла о создании при домах заключения полноценных предприятий на правах своеобразных арендаторов: тюрьма предоставляла помещения и выделяла рабочую силу, за что получала часть заработанных средств и пускала их на улучшение условий содержания заключенных. Рабочая часть, в свою очередь, за отчислением указанных сумм в бюджет места заключения, могла быть совершенно свободной в выборе направления и способа своей хозяйственной деятельности. Такой путь применения труда осужденных имел определенные перспективы и в модифицированном виде продолжал существовать в дальнейшем. Но его существеннейшим недостатком являлось потребность в достаточно квалифицированной рабочей силе, чего зачастую не было на местах, и в оборудовании, позволявшем выпускать достаточно широкий ассортимент продукции. А такого универсального оборудования в 20-е годы остро не хватало и в государственной промышленности. По этой причине данный метод трудового использования осужденных не получил в тот период распростра-

нения и не стал основой экономической деятельности системы исполнения наказаний.

Что же касается организации внешних работ, то, согласно резолюции съезда, она признавалась возможной при соблюдении двух условий. Во-первых, в месте расположения места заключения должны отсутствовать возможности организации внутреннего производства, во-вторых, труд осужденных ни в коем случае не должен составлять конкуренции вольнонаемному труду. Выдвижение подобных условий, больше похожих на ультиматум, может быть объяснено двумя обстоятельствами. Во-первых, советские пенитенциарии, жестоко страдающие от нехватки средств и кадров, крайне настороженно относились к способу, требовавшему усиления надзора и конвоя. Во-вторых, и это главное, отделы мест заключения, эти обездоленные звенья местного советского аппарата не могли быть заинтересованы в конфронтации со своим руководством. А эта конфронтация возникла бы непременно, как только ОМЗ попытались бы выйти с предложением об использовании труда заключенных в местности, где существовала безработица. А если учесть, что еще на 1 апреля 1928 г. на учете бирж труда находилось 1576 тыс. человек, то легко себе представить, какие обвинения могли пасть на голову тех, кто предложил бы предпочесть интересы правонарушителей интересам рабочего класса. По этой причине внешние работы на данном этапе оставались уделом мест заключения отдаленных местностей (Сибирь, Забайкалье) и не рассматривались как перспектива развития всей пенитенциарной системы страны. Тем не менее, резолюция 2-го съезда показывает, что к началу 1925 г. исправительно-трудовая политика Советского государства продолжала реализацию принципов, за-

ложенных еще до Октябрьской революции, а, следовательно, нет оснований отодвигать время возникновения системы исправительно-трудовых лагерей (ИТЛ) в прошлое дальше, чем в 1929 г.

* * *

С началом «кризиса хлебозаготовок» 1927/28 и последовавшим вскоре обострением классовой борьбы, повлекшим лавинообразный рост числа осужденных, вопрос совмещения требований режима и трудового использования вырос до масштабов угрозы государственной безопасности. Выявившиеся проблемы не позволяли развивать использование труда заключенных на основе старой системы мест заключения и старинных законодательных норм. Причина не в более низкой производительности и эффективности труда осужденных: принцип условно-досрочного освобождения, введенный в советской пенитенциарной системе, создавал достаточно мощный стимул к труду. Дело скорее в особенностях организации принудительного труда, совмещающей функции экономического института с функциями силового подавления. Потребности обеспечения хозяйственной деятельности вступали в серьезное противоречие с требованиями обеспечения должного режима содержания заключенных.

В этих условиях попытка создания полноценной хозрасчетной производственной единицы на базе неприспособленных м/з была обречена на неудачу в т.ч. и экономически. Для развертывания производства требовался значительный стартовый капитал, коим места заключения, снабжаемые по остаточному принципу, просто не располагали. Такие же трудности существовали и

в снабжении сырьем. Расположение мест заключения в населенных пунктах при наличии безработицы серьезно затрудняло использование даже части заключенных на внешних работах. Значительная часть осужденных-краткосрочников просто не успевала приступить к труду. Ассортимент выпускаемой продукции был ограничен предметами, типичными для данного региона, в связи с чем она не находила сбыта. В итоге занятость оказывалась низкой: не более 45%.

Требовались поиски новых принципов применения принудительного труда, соответствующих по возможностям увеличению масштабов государственного принуждения. Эти принципы были выработаны путем перехода к системе исправительно-трудовых лагерей. После расформирования в 1922 г. лагерей принудительных работ для содержания контрреволюционных элементов потребовались места заключения, в которых поддерживался бы режим строгой изоляции. Поэтому в 1923 г. было принято решение о формировании управления Соловецкого лагеря особого назначения для содержания политических врагов Советской власти и наиболее закоренелых рецидивистов из числа уголовных. Островное положение основных подразделений лагеря позволяло надежно изолировать его население от остальной страны. В первые годы своего существования, однако, Соловецкий лагерь особого назначения носил такое название исключительно по внешним признакам. Заключенные размещались, в отличие от тюрьмы, рассредоточено и без усиленной охраны. В остальном режим содержания в лагере не отличался от режима обычных мест заключения.

Никакого хозяйственного использования заключенных первоначально не предусматривалось. Правитель-

ство было вынуждено с 1924 г. постоянно подпитывать Соловецкий лагерь внушительными внебюджетными субсидиями, в конце концов достигших суммы в полтора миллиона рублей ежегодно. В противном случае ОГПУ не бралось обеспечить надлежащий режим содержания заключенных в переполненном лагере.

Изменения произошли в 1926 г. После выхода в свет Обращения ЦК ВКП(б) от 26.04.1926 с призывом ко всем трудящимся вести борьбу за экономию государственных средств, заключенный Соловецкого лагеря Н.А. Френкель предложил использовать труд осужденных на таких работах, прибыль от выполнения которых превышала бы расходы на содержание лагерников: валка леса, строительство дорог, рыболовство, производство мебели и т. д. Благодаря проводившемуся в УСЛОН (Управление Соловецкого лагеря особого назначения) в 1926/27 гг. экономическому эксперименту выявилась возможность лагеря существовать на основе самоокупаемости при самых широких перспективах развития внешних работ.

Перевод на подобные принципы всей системы исправительных учреждений позволял решить задачу эффективной постановки принудительного труда путем колонизации окраинных и неосвоенных районов страны, чем достигалась высокая степень изоляции осужденных при решении значительных и важных для государства народнохозяйственных задач. Новая схема должна была учитывать те новые задачи, которые государственному аппарату СССР пришлось решать в связи с переходом к политике форсированной модернизации. С учетом стоящих перед государством задач и требований совмещения трудового использования с обеспечением изоляции, вероятным вариантом использова-

ния рабочей силы заключенных становилась колонизация районов, намеченных к освоению в качестве новой промышленной базы. Дело было за выработкой новых принципов государственной исправительно-трудовой политики.

*Изменения внутривластического курса —
стимул исправительной реформы*

Главной причиной поисков в этом направлении послужили радикальные изменения внутри СССР. С конца 1927 г. нэп вступил в полосу затяжного кризиса; быстро выйти из кризиса «нэповским» путем оказалось невозможным: не осталось резервов. Уже к 1926 г. промышленность подошла к 100% использованию дореволюционных основных фондов; дальше запускать было нечего. Выход, как известно, был найден на пути форсированной индустриализации в промышленности и коллективизации в сельском хозяйстве. Этому предшествовали активные поиски решения.

В своем докладе о проекте «общехозяйственной ориентировки» председатель Госплана Г. М. Кржижановский 2 февраля 1926 г. заявил, что «опасность коренится не в чрезмерно быстром росте сельского хозяйства, а в отставании промышленного производства в этой связи... проблема промышленности приобретает на ряд лет значение центральной народнохозяйственной проблемы».

Вопрос был поставлен, следовало искать пути его решения. Хотя необходимость ускоренного развития промышленности и превращение СССР «из страны, ввозящей машины и оборудование, в страну, производящую машины и оборудование...» была ясна еще делега-

там XIV съезда ВКП(б), который внес приведенные выше слова в свою резолюцию, найти способ их практического воплощения оказалось непросто. Как было сказано выше, все производственные мощности, доставшиеся в наследство от дореволюционной России, уже работали, и выжимать из них было нечего. Чтобы строить новые предприятия и создавать новые отрасли промышленности требовалось накопление капитала, т.е. превращение доходов, полученных в ходе хозяйственной деятельности, в капитал, используемый для расширения производства. Проблема накоплений стала главной головной болью для руководства страны. В своей резолюции по докладу председателя Госплана, принятой 5 февраля 1926 г., ВСНХ констатировал следующее положение дел: «Необходимость развертывания промышленности ставит вопрос о достаточном финансировании... отсутствие достаточного накопления, напряженное состояние денежного обращения... требуют осторожной эмиссионной и кредитной политики. Основная задача заключается в максимальном ограничении непроизводительного потребления и в использовании всех имеющихся в стране свободных средств для производственных нужд».

Первоначально решили наскрести лишние средства «по сусекам», не прибегая к перераспределению средств между промышленностью и сельским хозяйством. Стоит помнить, что такой вопрос в середине 20-х был вопросом политическим, вопросом о судьбе смычки рабочего класса и крестьянства, и поднимать его не хотелось. Пока что, по результатам дискуссий в ВСНХ и на Апрельском (4—9.04. 1926) Пленуме ЦК ВКП(б), в печати появилось Обращение ЦК и ЦКК ВКП(б) к трудящимся от 25 апреля 1926 г. В документе определялись основные направления уси-

лий партии и правительства. «Капиталистические страны создавали свою промышленность путем захвата и ограбления колоний... или при помощи кабальных займов от других, более развитых стран. Мы не можем и не должны рассчитывать ни на один из таких источников притока внешних средств. Мы должны ясно представить себе, что при современных условиях мы можем опираться только на внутренние силы, что размеры капитальных вложений почти целиком будут зависеть от размеров внутреннего накопления народного хозяйства».

Обращение призывало всех трудящихся бороться за режим экономии и способствовать сокращению всех непроизводительных трат.

* * *

В новых условиях изменилось отношение руководства к основам исправительной политики. Тому было несколько причин. Из причин экономического характера следует отметить многократно упоминавшуюся проблему накоплений. Требующиеся для индустриализации суммы были огромными; согласно показателям 1-го пятилетнего плана, общий объем капиталовложений в народное хозяйство определялся в 64,6 млрд. руб., из которых примерно четверть—16,4 млрд. вкладывались в промышленность. Чтобы обеспечить (при жестком курсе опоры на собственные средства) выполнение плана, необходимо было экономить на всех и на всем. В таких условиях прежняя политика содержания в местах заключения десятков тысяч физически здоровых трудоспособных людей ложилась нагрузкой на бюджет.

Экономические выгоды от перехода к широкомасштабному трудовому использованию заключенных были очевидны для авторов Постановления ВЦИК и СНК от 26 марта 1928 г. «О карательной политике и состоянии мест заключения». Данный документ нацеливал органы исполнения наказаний на выполнение в первую очередь хозяйственных задач.

Разработка реформы исправительно-трудовой системы СССР активно велась в недрах пенитенциарной системы и широко обсуждалась в ходе Первого всесоюзного совещания пенитенциарных деятелей, проходившего в Москве в конце 1928 г. Этот форум подвел итоги существования старой пенитенциарной системы СССР, опиравшейся на основы, заложенные в императорской России, и наметил возможные пути реформирования советского исправительно-трудового дела. Выводы, к которым пришли участники совещания, весьма важны для поисков ответа на вопрос о соотношении объективных и субъективных причин при рождении ГУЛАГ а.

Отчетные доклады и выступления рисовали следующую картину. В РСФСР на разного рода работах было занято около 40% заключенных. Основным способом хозяйственной деятельности по-прежнему оставались работы в мастерских, причем налицо была тенденция к концентрации производства. Эту тенденцию достаточно наглядно иллюстрируют данные таблицы 1, составленной по итогам докладов участников совещания:

Оборот предприятий мест заключения РСФСР составил в 1927 г. более 30 млн. рублей. Тем не менее, выступавшие ораторы были единодушны в своем признании недостаточности этих результатов.

Таблица 1. Мастерские мест заключения РСФСР в 1924 и 1928 гг.

Группы мастерских по числу рабочих	1924	1928	1928 г. в процентах к 1924 г.
До 15 рабочих	1291	430	33 %
От 15 до 30 рабочих	113	480	424.8 %
Свыше 30 рабочих	19	260	1368 %
Всего мастерских	1423	1170	82 %

Участники совещания сформулировали требование безусловной самокупаемости труда осужденных и дали четкое определение этого понятия. Для нас очень важно ознакомиться с ним, ибо в новейшей историографии часты оживленные дискуссии вокруг данного понятия, но авторы зачастую вкладывают в него совершенно иной смысл, нежели тот, что имели в виду участники совещания 1928 года.

Самокупаемость понималась участниками форума как бездефицитность госбюджета, выделенного на места заключения, т.е. государственные расходы должны были восполняться доходами от хозяйственной деятельности мест заключения. Ораторы прямо назвали неправильным взгляд, в соответствии с которым пенитенциарная система должна приносить чистую прибыль наподобие капиталистического предприятия. В качестве наилучшей меры к достижению самокупаемости в рамках системы ИТУ в целом, Совещание постановило: «Вывести максимум заключенных из мест заключения в городах в сельскохозяйственные колонии и практически по-

дойти к организации массовых внешних работ для лесных и горных разработок в отдаленных районах»

На высшем уровне выработка решения началась с весны 1929 г., когда в СНК РСФСР поступила совместная докладная записка Наркоматов юстиции, внутренних дел и ОГПУ от 13 апреля, где доказывалась необходимость создания системы лагерей. Составители докладной обосновывали свои выводы необходимостью полного осуществления приговоров, прекращения практики применения краткосрочного заключения и снижения расходов на содержание заключенных. В качестве решения выдвигались предложения организации в районе Олонца-Ухты концлагерей общей емкостью в 30 тыс. чел., и впредь всех лиц, осужденных на срок от 3 лет и выше, использовать для колонизации северных окраин страны, для разработки их природных богатств. По мнению составителей, реализация предложенных мер позволила бы привести практику в соответствие с основами исправительной политики и существенно снизить (до 100 руб./год) расходы на содержание заключенных.

* * *

Эти решения нашли отражение в постановлении «Об использовании труда заключенных», принятом СНК СССР 11.07.1929 г. Документ устанавливал новую структуру системы исполнения наказаний. Согласно постановлению, все осужденные на срок три года и выше подлежали направлению в исправительно-трудовые лагеря ОГПУ. Остальные, имевшие срок лишения свободы до трех лет, оставались в ведении органов НКВД союзных республик. Трудовое использование этих категорий

заклученных обеспечивалось путем организации промышленных и сельскохозяйственных колоний. Соответственно, изменилась вся сеть мест лишения свободы, в ее состав вводились места заключения для осужденных на срок 1 — 3 года (колонии). За тюрьмами оставались функции следственных изоляторов и пересыльных пунктов.

В конце 1929 г. все ИТЛ были переведены на самокупаемость и освобождены от уплаты подоходного налога и промыслового налога с оборота. Перевод мест лишения свободы на самокупаемость снимал с государства бремя расходов на содержание практически любых масс заключенных, так как стоимость выполнения ими работ покрывала, иногда с превышением, все траты. В письме заместителя председателя ОГПУ Ягоды на имя Молотова от 28 февраля 1933 г. говорится: «Все лагеря ОГПУ находятся на полной самокупаемости и все расходы производят за счет собственных средств, не прибегая ни к какому банковскому кредитованию». Поддержание карательного аппарата стало практически безубыточным, и это, несомненно, говорит в пользу мнения об эффективности созданной системы.

В Положении об ИТЛ было записано, что все заключенные получают продовольственный паек в соответствии с характером выполняемой работы. Общее содержание и все виды обслуживания предоставлялись бесплатно. Самым важным средством повышения производительности труда заключенных стала система зачетов: перевыполнившим установленную норму день работы засчитывался за полтора-два календарных дня срока, а на особо тяжелых работах даже за три. В итоге срок наказания мог сократиться втрое!

Оформление системы стимулирования производительности труда заключенных позволило в дальнейшем перейти к решению масштабных задач в интересах хозяйственного и оборонного строительства в СССР.

Труд заключенных в оборонном строительстве

Первым крупным оборонным строительством ГУЛАГа стало сооружение 4 железнодорожных и 2 безрельсовых дорог. В 1930 г. закончилось строительство железнодорожной ветки на Хибинские Апатиты (29 км), начались работы на железной дороге Сыктывкар — Пинега (275 км). В Дальневосточном крае ОГПУ строило железнодорожную ветку Пашенная — Букачачи (82 км), на Забайкальской ж. д. в Восточной Сибири — участок железной дороги Томск — Енисейск протяженностью 120 км. Ухту соединили с Сыктывкаром и Кемью построенные заключенными тракты длиной соответственно 313 и 208 км.

Одной из важнейших отраслей народного хозяйства, где активно использовались силы и средства НКВД, было строительство путей сообщения. В этой области в 20-е годы образовался целый ряд проблем. Транспорт не справлялся с возрастающим объемом перевозок, что ставило под сомнение возможность реализации экономических программ.

Этот факт не раз констатировали руководители партии и правительства. На XV и XVI партконференциях, XV, XVI Съездах ВКП(б) неоднократно заявлялось, что «узким местом нашего хозяйства на ближайшие годы остается... транспорт». В решение транспортной проблемы органам ОГПУ предстояло внести существенный вклад.

* * *

Первой задачей на этом поприще стало строительство Беломорско-Балтийского канала. Поскольку история этого строительства вызывает большой интерес со стороны общественности, стоит рассмотреть ее более подробно.

Вопрос о канале встал на повестку дня вскоре после Октябрьской революции 1917 г. Весной 1918 г. Советом Народного хозяйства Северного района был разработан план развития транспортной системы, включавший постройку Беломорско-Обской железной дороги и Онежско-Беломорского канала. По замыслу проектантов, канал и железная дорога должны были стать осями транспортной системы, позволявшей установить бесперебойные хозяйственные связи между Северо-Западным промышленным районом и Сибирью, послужить базой для освоения Ухто-Печерского нефтеносного и Кольского горнорудного районов. В марте 1918 г. Пермским университетом при помощи ВСНХ велась подготовка к отправке в изучаемые районы изыскательских партий, но начало интервенции на Севере прервало осуществление этих планов.

Вновь к проблеме канала вернулись весной 1930 г., когда в Совете труда и обороны СССР был подготовлен текст докладной записки «О сооружении Беломорско-Балтийского водного пути». Авторы записки исходили из причин как экономического, так и военно-политического свойства. В докладной четко выделяли эти две группы доводов в пользу строительства.

В области военно-стратегической канал должен был обеспечивать разрешение ряда вопросов по обороне

побережья от финской границы до доступных для мореплавания берегов Сибири, включая внутренний бассейн Белого моря:

1) защиту рыбных промыслов в районе наших берегов и внутренних торговых путей между отдельными пунктами побережья и магистральных водных путей, уходящих вглубь страны. Эта задача достигается на Северном театре возможностью переброски с Балтийского в Белое море подводных лодок, надводных торпедных кораблей и крейсеров;

2) возможность действий наших морских сил на морских сообщениях противника, как при подготовке операций против нашего Севера, так и для нанесения ущерба морской торговле и давления на весь режим коммерческого мореплавания в Северном море и в восточной части Атлантического океана;

3) поддержание коммуникаций с внешним миром. Так как Балтийское и Черное моря легко блокируемы, наличие свободного выхода в океан через Север приобретало исключительно важное значение в военное время;

4) наличие сдерживающего начала для наиболее мощных на море вероятных противников, а для Финляндии, непосредственно угрожающей нашему Северу, наличие канала должно было послужить реальной угрозой и потребовать пересмотра ее внешней политики;

5) взаимодействие Красной Армии с морскими силами на побережье и в районах внутренних озер и рек, связанных с Беломорско-Балтийской системой;

6) маневренные переброски в военное время кораблей или целых соединений с одного морского или речного театра на другой;

7) возможность эвакуации в глубь страны и использования в качестве тральщиков на других морях всех северных рыболовных траулеров.

В сфере экономики соображения о пользе канала были такими:

1) связь Ленинграда и морских путей из Ленинграда на Запад, с Архангельском, портами Белого моря и Мурманским побережьем, а через Северные морские пути с Сибирью;

2) выход из Балтики в Северный Ледовитый океан и через него ко всем мировым портам;

3) связь Севера с Мариинской водной системой, а через последнюю с внутренними районами страны с выходом в Каспийское и Черное моря (после осуществления проекта Волго-Дона);

4) получение мощных источников дешевой водной энергии путем устройства при плотинах гидроэлектростанций;

5) широкую возможность развития на дешевой энергетической базе всех отраслей народного хозяйства Северного края и наиболее полное использование еще нетронутых сырьевых ресурсов, а также строительных материалов.

Строительство водного пути авторы докладной записки предлагали осуществлять в три этапа. На первом должно было производиться шлюзование Невы для открытия морским судам доступа в Ладожское озеро. Осуществление данного мероприятия позволяло разгрузить Приладожские обводные каналы, пропускная способность которых исчерпывалась к 1934 г. На втором этапе производилось шлюзование Свири (путем постройки двух гидроэлектростанций), что открыло бы доступ морским судам в Онежское озеро и позволи-

ло перевести погрузку экспортного леса и грузов в новый порт в Вытегре, разгрузив Ленинградский морской порт и железные дороги. Наконец, третий этап составляло собственно строительство морского канала от Повенца до Сороки и оборудование в последней морского порта. Данная стадия работ была самой дорогостоящей: 253 млн. рублей, в т.ч. 13 млн. на строительство Сорокского порта. Но авторы специально подчеркивали, что степень изученности трассы, особенно на ее последнем, северном участке, еще невелика, и итоговая стоимость работ может возрасти.

Общее руководство СТО планировал оставить за собой путем создания Особого комитета под председательством Я.Э. Рудзутака. Непосредственно организацией работ должно было заниматься Управление строительством, организуемое и подчиненное НКПС. Первоочередной считалась задача проектирования и строительства южного участка водного пути. Судьба Северного участка, т.е. собственно канала, пока оставалась неясной.

* * *

Докладная записка стала объектом рассмотрения на заседании Политбюро ЦК ВКП(б) 5 мая 1930 года. Реакция членов Политбюро была неоднозначной, выявились расхождения в оценке целесообразности и осуществимости предложения. Отражением имевшей место дискуссии послужили записки, которыми в ходе заседания обменялись И. В. Сталин и В.М. Молотов. Сталин писал «Я думаю, что до Онеги провести можно. Что касается Северной части, пока ограничиться разведкой, имею в виду ее постройку главным образом силами ОГПУ. Од-

новременно надо поручить еще раз подсчитать расходы по осуществлению первой части. 20 млн. плюс 70 млн. Слишком много». В ответе Молотова видна главная причина сомнений некоторой части членов Политбюро: «У меня сомнения в целесообразности канала. Записку я прочел. Экономическая часть не подработана (не ясна) Не дать ли на подработку это дело?»

Скептицизм Молотова вполне понятен. По сравнению с подробнейшим образом расписанной и вполне понятной «военно-стратегической» частью докладной блок экономического обоснования и меньше (5 пунктов против 8), и не столь конкретен. При прочтении его складывается впечатление, что составители учитывали только два варианта использования канала: максимально удешевить экспорт леса и упростить товарное снабжение Сибири. Впрочем, ожидать большей ясности было бы сложно. Общий уровень хозяйственного освоения Севера к концу 20-х гг. оставался низким: изыскания на Кольском полуострове, в районе Ухты и Воркуты начались с 1925 г., и только в 1930 г. началось строительство Хибинского апатито-нефелинового горнохимического комбината. Только в 1927 г. по результатам многолетних изысканий было окончательно признано народнохозяйственное значение рудных месторождений Норильского района.

Северного морского пути в 1930 г. не существовало. Первое сквозное плавание по нему за одну навигацию, носившее характер научного похода, было осуществлено на борту ледокольного парохода «А. Сибиряков» только летом — осенью 1932 г. Авторы проекта считали, что прокладка канала должна стать катализатором ускоренного хозяйственного освоения Севера.

В ходе заседания Политбюро было принято решение канал строить. Но с учетом мнений скептиков принятое решение несло на себе печать компромисса по ряду вопросов. Было решено приступить к сооружению южной части канала с углублением 18 футов, только со следующего хозяйственного года, с условием, что «общая стоимость всех работ по постройке южной части канала не должна превышать 60 млн. рублей», т.е. смета была урезана на 1/3. Относительно же постройки северной части Политбюро рекомендовало пока ограничиться изысканиями, а также «при определении стоимости работ по сооружению северной части канала учесть возможность привлечения уголовного труда к этим работам». В данном случае Политбюро следовало духу и букве своего Постановления от 16 мая 1929 г. и Постановления СНК от 11 июля 1929 г. «Об использовании труда уголовно-заключенных». Район прохождения трассы Северного канала как раз и представлял собой необжитую местность, нуждающуюся в колонизации и хозяйственном освоении. В силу полной неразвитости местной инфраструктуры и путей сообщений концентрация вольнонаемной рабочей силы потребовала бы дополнительных расходов, на что, как видно из постановления, Политбюро идти не хотело.

Официально старт работам был дан Постановлением СТО от 3 июня 1930 г. Одновременно начал работу и Особый комитет. По ходу работ в состав его вводились специалисты и сотрудники ОГПУ, причем удельный вес последних возрастал тем более, чем ближе подходил комитет к делам Северного канала. С конца мая 1930 г. в Москве начала работу главная проектная контора

Управления строительством Беломорско-Балтийского водного пути (позднее за ним закрепилась аббревиатура «Беломорстрой»). Главной задачей ее было определение основных элементов будущего канала и сроков готовности его частей.

Однако в первых числах сентября для СТО и СНК был составлен доклад заместителя начальника строительства Берманта и главного инженера профессора Аксамитного. Авторы произвели подсчет объема работ, потребности строительства в основных стройматериалах и стоимость сооружения ББВП, исходя из проектных данных и старых изыскательных материалов. Картина получилась безрадостной. На строительстве, по самым приближенным подсчетам, требовалось извлечь 38 млн. кубометров грунта в ходе земляных работ (на южном участке—17 млн. и на северном 21 млн.), 19,5 млн. кубометров гранта при дноуглубительных работах (11 и 8,5 соответственно), уложить 2,8 млн. кубометров бетона (1 и 1,8 млн.), установить 31 тыс. тонн металлоконструкций (14 и 17 тыс. тонн соответственно). Для строительства требовалось 31 тыс. тонн сложных металлоконструкций, 54 тыс. тонн арматуры, 14 тыс. тонн рельсов, 820(!) тыс. тонн цемента, причем в этот подсчет не включались расходы на завершение строительства гидроэлектростанции Свирь № 3. Все это безрадостное чтение завершалось потрясающей цифрой расходов. Общая стоимость пути в транспортной его части исчислялась в 535 миллионов рублей, в т.ч. Северный канал «тянул» на 321 миллион. В эту сумму включили и валютные затраты на оборудование для дноуглубительных и земляных работ. Эти затраты составили 45 миллионов рублей ориентировочно, из них 25 миллионов в первый год работ.

Стремительный взлет затрат вновь разбудил скепсис в среде советского руководства, о чем свидетельствует негодующее письмо И.В. Сталина В.М. Молотову, датированное 7 сентября 1930 года. «Говорят, что Рыков и Квиринг хотят потушить дело Северного канала вопреки решениям ПБ. Нужно их осадить и дать по рукам. Сократить максимально финплан — следует, но тушить дело преступно».

Жестко настаивая на продолжении работ, Сталин руководствовался, скорее всего, тем фактом, что военно-стратегические соображения, принимавшиеся в расчет ранее, полностью сохраняли свою силу. Создание военно-морской группировки на Севере стало насущной необходимостью. Переброска сил вокруг Скандинавии без специальной подготовки крайне затруднена, почти невозможна. На Севере развитой инфраструктуры и системы базирования, позволяющей осуществить автономное обслуживание корабельной группировки, нет. В то же время в составе ВМС РККА нет современных кораблей с осадкой 5,5 метра. Линкоры не в счет, закладка крейсеров планируется лишь на вторую пятилетку. По расчетам проектировщиков, после окончания Свири № 3 глубина на фарватере достигла бы 10 футов. Для переброски подводных лодок, сторожевых кораблей и эскадренных миноносцев этой глубины практически достаточно: стоило снять с кораблей вооружение, боеприпасы и выгрузить часть топлива.

Существовало и еще одно обстоятельство. Поскольку реконструкция Мариинской системы откладывалась,

грузоперевозки вполне можно было осуществлять и на судах «системного» типа, тем более что по Свири они проходили свободно. Такой вариант был лучше, чем тратить огромное количество остродефицитных материалов и валюты на долгострой.

Проанализировав сложившуюся обстановку, руководство страны приняло решение строить канал по измененному варианту. 18 февраля 1931 г. СТО принимает постановление № 24 «Об изменении п.п. «б», «в» и «г» ст.2-й постановления СТО от 3 июня 1930 года о постройке Балтийско-Беломорского канала».

Совет Труда и Оборона постановил:

- 1) глубину Балтийско-Беломорского канала установить в 10—12 футов;
- 2) срок окончания работ не позже конца 1932 года;
- 3) затраты на постройку канала определить в 60 — 70 млн. руб.;
- 4) валютных ассигнований не производить.
- 5) предложить Комитету по постройке канала представить в СТО не позднее 15 марта 1931 года общую смету и программу работ на 1931 год.

Выполнение этих требований ставило перед проектировщиками множество сложных задач, т.к. приходилось изыскивать неординарные технические и инженерные решения.

Самое же необычное во всей этой истории заключалось в том, что эскизный проект сооружений канала разрабатывался заключенными. Большая группа инженеров, арестованных по обвинению во вредительстве на водном транспорте и в водном хозяйстве, была доставлена в Проектный отдел Беломорстроя, располагавшийся тогда в Москве по адресу Фуркасовский пер., 12,

и под техническим руководством вольнонаемного инженера С.Я. Жука занялась разработкой проектов шлюзов и плотин.

В недрах столь необычно рожденного коллектива родилось большинство проектов уникальных гидротехнических сооружений: деревянные ворота шлюзов конструкции профессора В.Н. Маслова, способные выдерживать трехкратное давление воды; ряжевые и земляные плотины конструкции К.М. Зубрика и О.В. Вяземского. Все сооружения проектировались из расчета на применение местных материалов, с минимальным использованием стали и бетона.

Работа шла очень напряженно, иногда по 16 часов в сутки.

В таком же жестком ритме работал весь проектный отдел, возглавляемый с апреля 1931 г. инженером В.Н. Могилко.

К 1 июля, с двухмесячным опережением графика, проект был готов.

В тот же день Особый комитет утвердил его на своем заседании. В окончательном варианте проект канала предусматривал сооружение транспортного водного пути длиной 227 километров, оборудованного 128 гидротехническими сооружениями. Планировалось сооружение 19 шлюзов (из них восемь составляли т.н. «Повенчанскую лестницу»), 15 плотин, 49 дамб. Общая стоимость работ, согласно финансовому плану, исчислялась в 88 866 600 рублей, из них в 1931 г. планировалось отпустить 32 380 000 рублей, в 1932 (решающем) году — 55 921 000 рублей и в 1933 г. на доделки — 565 800 рублей. Работы должны были быть в основном выполнены за 400 рабочих дней.

* * *

Строительство Беломорканала началось. А это значит, что на трассу начали прибывать все новые и новые партии заключенных. Исправительно-трудовые лагеря ОГПУ стали основным поставщиком рабочей силы на строительство. В 1930 и первой половине 1931 г. рабочих Беломорстрою предоставлял Соловецкий ИТЛ. В мае 1930 г., после переноса хозяйственной деятельности на материк, лагерь перешел в подчинение ГПУ по Карелии и сменил название. Комплекс лагерных отделений стал называться Соловецкими и Карело-Мурманскими лагерями ОГПУ. В июне 1930 г. лагеря выделили первых 600 заключенных для работы в изыскательских партиях на будущей трассе канала. После утверждения проекта и начала работ численность заключенных на Беломорстрое начала быстро возрастать. Уже к середине 1931 г. количество их превысило 10 тыс. человек из 72 тыс., которыми располагал лагерь. А начиная с сентября, на строительство канала перебрасывается почти весь наличный состав Соловецких и Карело-Мурманских лагерей. Управление Соловецких и Карело-Мурманских лагерей из г. Кеми переводится на станцию Медвежья гора Мурманской железной дороги, непосредственно на трассу будущего канала. 17 сентября 1931 г. приказом ОГПУ № 528/286 был ликвидирован (в связи с окончанием работ) Сызранский исправительно-трудовой лагерь, весь личный состав был направлен на Беломорстрой.

Наконец, 16 ноября 1931 г. на базе Соловецких и Карело-Мурманских лагерей был сформирован Беломорско-Балтийский исправительно-трудовой лагерь, зада-

чей которого и являлось осуществление строительства канала. Число заключенных в лагере постепенно росло. Согласно имеющимся данным, на 1.01.1931 в Соловецком лагере числилось 71 800 чел. В дальнейшем данные выглядят следующим образом: 1.04.31 — 72 000 чел.; 1.07.31 — 83 700 чел.; 1.10.31 — 64 100 чел.; 1.01.32 уже в Белбалтлаге — 64 400 чел.; 1.04.32 — 80 200 чел.; 1.07.32 — 122 800 чел.; 1.10.32 — 125 000 чел.; 1.01.33 — 107 900 чел.; 1.04.33 — 119 660 чел.; 1.07.33 — 66 971 чел. (началась переброска заключенных на строительство канала Москва — Волга и освобождение наиболее отличившихся).

Колебание численности зависело как от интенсивности движения спецконтингента (переводы в другие места, освобождения, побег), так и от уровня смертности. За годы строительства уровень смертности в Беломорско-Балтийском ИТЛ колебался. В 1931 г. умерло 1438 чел., что составило 2,24% от среднегодовой численности заключенных. В 1932 г. умерло 2010 чел., или 2,03% среднегодовой численности. При этом наблюдается увеличение числа умерших к концу года. Вот как выглядела динамика смертности по месяцам: январь — 64 умерших; февраль — 42; март — 36; апрель — 75; май — 69; июнь — 89; июль — 116; август — 244; сентябрь — 331; октябрь — 313; ноябрь — 315; декабрь — 312. Повышение уровня смертности можно объяснить как возросшим уровнем производственных потерь (именно 1932 г. предусматривал выполнение наибольшего объема тяжелых работ), так и ухудшением продовольственной ситуации в стране, что сказывалось на состоянии прибывавших в лагерь пополнений и на питании заключенных.

Здесь целесообразно привести таблицу 2, показывающую характер изменений норм питания заключенных в 1933 году по сравнению с 1932 г.

Таблица 2. Нормы питания заключенных Белбалтлага в 1932—1933 г.г. (на одного человека)

Наименование продуктов	Нормы 1932 г. (месячные)	Нормы 1933 г. (месячные)
Мука (кг)	23,5	17,16
Крупа (кг)	5,75	2,25
Макаронны (кг)	0,5	0,4
Масло растительное (в литрах)	1,0	0,3
Жиры животные (кг)	0,15	Нет
Сахар (кг)	0,95	0,6
Кондитерские изделия (кг)	0,5	0,5
Консервы разные	2 банки	1,5 банки

В условиях, когда ручной труд являлся основным, многое зависело от организации работы масс заключенных. На Беломорстрое сформировалось два основных вида производственных объединений: бригады и фаланги. Бригадой называлось объединение, состоявшее из 25 — 30 человек и специализирующееся на выполнении определенного вида работ (землекопы, арматурщики, тачечники и др.). Фаланга состояла из 250 — 300 человек и выполняла полный комплекс работ на закрепленном за ней участке. Оба эти типа объединений существовали параллельно.

Важную роль играло стимулирование заключенных на выполнение и перевыполнение норм выработки (на земляных работах эта норма составляла 2,5 кубометра в день). Помимо моральных стимулов (вручение бригаде

или фаланге почетного знамени, благодарности и грамоты, помещение имен отличившихся на доску почета) применялись и материальные стимулы. Выполнявшие и перевыполнявшие нормы получали усиленный хлебный паек (до 1200 г), премблюда (обычно 75-граммовые пирожки с капустой или картофелем), денежное вознаграждение. Но самым желанным стимулом был зачет рабочих дней. Перевыполняющие нормы выработки могли рассчитывать на зачет трех рабочих дней за 5 дней срока, а для ударников зачет составлял «день за два». В то же время в случае нарушения дисциплины либо фальсификации производственных показателей применялись наказания в виде урезания пайка, помещения в роту усиленного режима, отмены зачетов, предания суду.

* * *

К началу 1933 г. большинство сооружений канала было закончено. Двадцать восьмого мая 1933 г. по каналу начал движение первый караван судов. Караван сопровождался землечерпалками, доведившими глубину на фарватере до проектных 12 футов.

Беломорско-Балтийский канал был построен. Он обошелся в 101 316 тыс. рублей, из которых 17 316 тыс. рублей было покрыто за счет выполнения Беломорстроем работ по договорам с другими организациями. Строители полностью уложились в проектную смету. Постановлением ЦК ВКП(б) от 2 августа 1933 г. канал был официально зачислен в число действующих водных путей Союза ССР. В постановлении особо подчеркивался масштаб проделанной работы. На трассе канала возведено 128 гидротехнических сооружений: 19 шлюзов, 15 плотин, 12 водоспусков, 49 дамб и 33 искусственных

канала. Вынуто 21 млн. кубометров грунта, уложено 390 тыс. кубометров бетона и 921 тыс. кубометров ряжевых конструкций. Строительство обошлось почти в 4 раза дешевле первоначальной сметной стоимости и было закончено точно в срок.

Тем временем к переходу по трассе канала готовилась первая группа военных кораблей Балтийского флота. Хотя официально канал был принят в эксплуатацию только 2 августа 1933 г., интересы обороны страны требовали скорейшего создания на Севере военно-морской группировки.

Еще 18 мая 1933 г., когда на ББК заканчивали 18-й и 19-й шлюзы, из Ленинграда вышли эскадренные миноносцы «Урицкий», «Валериан Куйбышев», сторожевые корабли «Смерч» и «Ураган», подводные лодки Д-1, Д-2. Для обеспечения прохода по фарватеру с кораблей было снято вооружение и выгружена часть топлива. Первая экспедиция часто отстаивалась в ожидании окончания работ, поэтому ее переход длился довольно долго. Но все же к 21 июля 1933 г. эскадра, перевооруженная и в полной боевой готовности, уже смогла принять на борт руководителей советского государства в Сорокской губе. Ядро Северной Военной флотилии было создано.

Каково было значение Беломорско-Балтийского канала? Если до открытия канала суда тратили на переход из Ленинграда в Архангельск 17 дней, то с начала навигации такой путь стал занимать не больше 4 дней. Судовой путь пролегал по советской территории, что создало условия для усиления советской военно-морской мощи на Севере путем межтеатрового маневра кораблей Балтфлота. При отсутствии канала создание сколько-нибудь значительных морских сил было невозмож-

но. Семнадцатидневный переход вокруг Скандинавии при полном отсутствии промежуточных баз, невозможности пополнения запасов был не под силу военным кораблям среднего и малого водоизмещения. Дальность плавания советских эскадренных миноносцев того времени составляла 1700 миль, а между Кронштадтом и Полярным лежали 2300 миль штормового моря.

Открытие навигации по ББК дало стратегический выигрыш почти немедленно. Все 20-е годы в Белом море продолжалась «тюленья война»: конфликт между СССР и Норвегией из-за биологических ресурсов. Каждую весну сотни норвежских и английских траулеров входили в горло Белого моря и методично выбивали беломорского тюленя. Попытки слабых судов морской пограничной охраны вмешаться в ситуацию немедленно пресекались норвежскими и британскими военными кораблями. Насколько широко была поставлена «силовая поддержка», видно из того, что на границе территориальных вод СССР в путину постоянно находилась эскадра британского флота, с крейсером в качестве флагмана. Дело дважды, в 1929 и 1930 годах, доходило до обстрела советской территории норвежскими кораблями.

Урегулировать конфликт политическим путем было невозможно: королевство Норвегия не признавало СССР. Зато летом 1933 г., с переброской по каналу подводных лодок, норвежская сторона настолько изменила свою позицию, что стало возможным восстановление между странами дипломатических отношений. До начала Великой Отечественной войны было проведено 6 операций по переброске каналом эскадренных миноносцев, 2 операции по переброске сторожевых кораблей и 9 (!) перебросок подводных лодок. Три корабля, эсминцы «Сталин» и «Войков» и подводная лодка Щ-404, по Северно-

му морскому пути перешли на Дальний Восток и вошли в состав ТОФ (переброска кораблей этого класса другим путем для СССР в 30-е гг. была невозможна).

Всего в 1933—1941 гг. по каналу было переведено на Север 10 эсминцев, 3 сторожевых корабля и 26 подводных лодок. Последние корабли прошли по трассе 29 августа 1941 г.

Значение ББК для обороны СССР вполне осознавалось военными деятелями Запада. В 1940 г., когда Англия и Франция готовились в порядке помощи Финляндии высадить десант на севере СССР, командующий французским флотом адмирал Ж. Дарлан настаивал на захвате канала неповрежденным, считая его использование союзниками ключевым фактором для захвата Ленинграда. Все оперативные планы финской армии, составившиеся в 1940 — 1941 гг., непременно предусматривали захват либо вывод из строя сооружений канала, который считался в Хельсинки «главной опорой» Советской власти в Карелии. А военно-морской атташе Германии в мае 1941 г. высказывал тревогу по поводу того, что «Балтийский и Северный флоты русских благодаря Беломорскому каналу служат резервом друг для друга». В том, что в годы Великой Отечественной войны успешные действия Северного флота способствовали удержанию Советского Заполярья, тоже состоит значение Беломорско-Балтийского канала.

* * *

Появление в ведении ГУЛАГа НКВД строительства крупных промышленных предприятий и целых их комплексов объясняется теми же причинами, что и другие

случаи применения экономики принудительного труда. Главным фактором, побуждающим задействовать ресурсы ГУЛАГа, была невозможность обеспечения многочисленных строек вольнонаемной рабочей силой из-за общей неосвоенности районов, а также из-за невероятной дороговизны строительных работ. Эта проблема стала особенно болезненно восприниматься с началом индустриализации.

Первым опытом работы по сооружению крупных объектов стало строительство № 199. В только что основанном Комсомольске-на-Амуре требовалось возвести современный судостроительный завод. Главным препятствием для развертывания серьезных морских сил на Дальнем Востоке было полное отсутствие судостроительной базы. Владивостокский Дальзавод устарел еще в русско-японскую войну. На нем еще можно было ремонтировать сторожевые корабли, подлодки и торпедные катера, перевезенные на ТОФ в трюмах транспортных судов. Но эсминец, а тем более крейсер, не перевезешь в трюме лесовоза. Требовалось срочное создание нового судостроительного завода. Во Владивостоке его негде было разместить, Хабаровск, лежащий у самой границы, тоже не годился. В феврале 1932 г. специальная комиссия остановила свой выбор на селе Пермском, стоящем на левом берегу Амура, ближе к устью. Время торопило, и проект был утвержден за полгода к августу 1932 г. Вести строительство было поручено тресту Дальстрой, но привлекались также осужденные Дальлага, которые вели работы в зоне нового строительства.

Работа на стройплощадках началась 12 июля 1933 г. Задача, поставленная перед проектировщиками и

строителями проектом, была архисложной. Вместо традиционных стапелей, неприменимых на Амуре с его сезонными перепадами уровня воды в 10 м, требовалось соорудить систему бассейнов и наливных доков. По окончании сборки корпуса корабля док и бассейн заполнялись водой, корабль всплывал и переводился буксиром к достроечной набережной. Из-за сложности основных сооружений сметная стоимость строительства превысила 600 млн. руб. Отсутствовали пути подвоза, не хватало стройматериалов и оборудования. Тем не менее, уже 19 июля 1934 г. на стройплощадку дала ток введенная в строй заводская электростанция, а к 1 июля 1936 г. основные цеха завода были приняты в эксплуатацию. Основа для укрепления тихоокеанского флота СССР была заложена.

Но построить корабли мало, их нужно еще вывести с завода и провести через мелководное устье Амурского залива. Для обеспечения проводки Дальстрой организовал «строительство № 201», — широкомасштабные дноуглубительные работы на Амуре от Комсомольска до Николаевска (565 км), чтобы довести глубину на фарватере до 7 м. Решение о развертывании дноуглубительных работ было принято в соответствии с постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР № 77сс от 3 августа 1937 г. Объем грунта, подлежащего извлечению, составил 20 млн. кубометров, общая их стоимость превысила 420 млн. руб. Работы на фарватере начались с апреля 1939 и были полностью закончены к началу июля 1941 г. Почти одновременно во исполнение постановления СНК от 1 июня 1939 г. началось сооружение достроечной и судоремонтной базы военно-морского флота в Советской Гавани. Общая стоимость строящегося завода, доков и причалов составляла 130 млн. руб.

Комплекс в Совгавани удалось завершить только в 1942 г., но он сыграл огромную роль в 1943—1945 гг., когда именно эта база обеспечивала все перевозки по ленд-лизу и боевые действия ТОФ.

Крупное строительство ГУЛАГ вел и на Балтике. Согласно постановлению СНК от 29 сентября 1937 г., в Лужской губе началось создание крупной военно-морской базы. Новая база создавалась для базирования легких сил Балтийского флота, усиливаемого по программе военного кораблестроения 1936 г., и должна была разгрузить Кронштадт, где планировалось базировать тяжелые корабли. Дислокация базы недалеко от границ СССР с Эстонией (около 25 км), помимо недостатков, связанных с необходимостью обеспечения надежной обороны, имела и существенные преимущества. Из Лужской губы надводные корабли и подводные лодки могли выходить к устью Финского залива, минуя цепь финских наблюдательных постов на островах в центральной и восточной его части. А район Хельсинки оказывался под угрозой непосредственного удара с моря. Создание такой базы резко усиливало военную мощь СССР в центральной части Финского залива и усложняло задачу любого противника по блокированию Балтийского флота в его базе.

Строившийся объект, получивший литерное наименование «Строительство № 200», представлял сложный комплекс разнообразных сооружений. В законченном виде база должна была состоять из двух гаваней: для надводных кораблей и подводных лодок. Длина оградительных молов и причального фронта составляла 7 км. Новая база должна была обеспечить все условия для базирования сил флота: на ее территории строились склады боеприпасов и топлива объемом свыше 900 тыс. кубометров, казармы, судоремонтный завод и сухие доки.

Для подвоза материально-технического снабжения по территории комплекса должна была быть проложена сеть автомобильных и железных дорог общей протяженностью в 190 км. Общая стоимость объекта определялась примерно в 600 млн. руб.

Отдел морского строительства ГУЛАГа разработал стройфинплан объекта и утвердил его 4 июня 1939 г. К этому моменту укомплектованность стройплощадки механизмами составляла около 40%, но автомашинами строительство было укомплектовано полностью. Всего на стройплощадке работало 11 экскаваторов, 12 паровозов, 2 гусеничных крана. В начале 1940 г. планировалось передать дополнительно 10 импортных экскаваторов, 6 паровозов и т. д. Численность осужденных, занятых на строительстве, составила 5900 чел. при плане в 8000. К июню 1940 г. был утвержден технический проект базы и выполнены подготовительные работы на сумму 200 млн. руб.

Но политическая обстановка изменилась. После присоединения к СССР Прибалтики база стала не нужна, и фронт строительных работ был резко сокращен. Большая часть заключенных и вся тяжелая техника были переброшены на строительство комбината «Североникель» и железных дорог на Кольском полуострове.

Выполненные подготовительные работы позволили оборудовать в Лужской губе пункт базирования подводных лодок и катеров Балтийского флота, использовавшийся летом 1941 г.

* * *

Но самым крупным объектом судостроительной промышленности, сооружавшимся силами ГУЛАГа, было «Строительство № 203». Программа создания в СССР

«большого флота» предусматривала сооружение в Архангельской области, в районе Никольского устья Северной Двины, мощного судостроительного завода, способного осуществлять строительство кораблей любого водоизмещения. Предполагалось, что ввод в строй этого предприятия позволит к 1943 г. иметь в составе Северного флота до 2 линкоров.

Первоначально строительство велось силами Наркоматов тяжелой и оборонной промышленности, но в июле 1938 г. стройка передана хозяйственным подразделениям НКВД, так как из-за абсолютного беспорядка в деле организации и технического обеспечения работ, все сроки ввода завода в строй были безнадежно сорваны.

Вновь дала о себе знать крайняя скудость местных ресурсов, и прежде всего, людских. По состоянию на 17.01.1939 трудоспособное население обоего пола в Архангельской области насчитывало 782,4 тыс. человек (в городах 295, 9 тыс., в сельской местности 486,5 тыс.). Из этого числа мужчины составляли не свыше 55 %, что дает примерно 430 тыс. чел. За вычетом учащихся (13 тыс. чел.) и занятых в сельском хозяйстве (170 тыс. чел.) остается около 250 тысяч мужчин, занятых неземледельческим трудом.

Отсюда следует еще вычесть служащих, ИТР, а также рабочих лесной и судостроительной промышленности. В итоге область не могла бы укомплектовать стройку полной сменой персонала. Лишь титаническими усилиями заключенных строительство удалось сдвинуть с мертвой точки.

О том, что представлял из себя Молотовский судостроительный завод, можно судить по его сметной стоимости, достигавшей 1850 млн. руб. Для строитель-

ства тяжелых кораблей проектировщики, как и в Комсомольске-на-Амуре, решили отказаться от обычных наклонных стапелей. Уникальные наливные доки размером в плане 346 x 43 м, перекрытые эллингом высотой в 36 м, являлись центром всего заводского комплекса. В них было возможно в любую погоду вести работы по постройке кораблей водоизмещением до 65 тыс. тонн. Помимо доков-стапелей, на заводе строились: корпусной цех со строительным объемом 1 030 145 куб. м, два механических, инструментальный, сталелитейный цеха, сухой док размером 354 x 44 м, глубоководная железобетонная достроечная стенка длиной около километра. Для строительства кораблей меньшего водоизмещения сооружался слип с поперечным стапелем. Все эти сооружения, не имевшие аналогов в мире, должны были обеспечивать постройку и спуск линкоров типа «Советский Союз».

Работы обеспечивались весьма высоким по меркам НКВД уровнем механизации. На стройплощадке работало 22 экскаватора, 3 землесоса, 2 землечерпалки, 350 автомашин. Для обеспечения стройматериалами в 1939 г. разрабатывалось 2 валунно-гравийных и один песчаный карьер, были пущены кирпичный завод производительностью 24 млн. штук кирпича в год и бетонный завод с производительностью 1000 кубометров бетона в сутки.

К январю 1940 г. была введена в строй первая очередь основных цехов: плаз, корпусной цех, эллинг с доками, 1-я очередь инструментального цеха, что позволило заложить на стапелях первый боевой корабль уже в декабре 1939 г.

Введенные в строй цеха с успехом обеспечивали боевую деятельность Северного флота, кораблей Бело-

морской флотилии и Севморпути. Подлинный расцвет Северодвинский завод испытал уже после войны, с началом атомного подводного кораблестроения.

* * *

Наконец, необходимо упомянуть об объектах, которые НКВД строил по заказу Наркомата авиационной промышленности, ВВС РККА и ГВФ.

Весной 1940 года, выполняя указания партии и правительства, Наркомат внутренних дел приступил к строительству в районе Куйбышева авиационных заводов № 122 и 295, а также моторостроительного завода № 377. Для ведения соответствующих работ приказом НКВД от 23 августа 1940 г. было создано Управление особого строительства под руководством заместителя начальника ГУЛАГа старшего майора госбезопасности А.П. Лепилова. Общая стоимость необходимых работ определялась в 130 млн. руб., включая все производственные и бытовые объекты: электростанцию, кирпичные заводы, жилой городок.

Строительство шло ударными темпами, и к лету 1941 г. основные производственные корпуса были возведены, продолжались работы на вспомогательных объектах: жилой городок, электростанции и т.д.

Осенью 1941 г. на территории строящихся заводов разместили оборудование с эвакуированных предприятий НКАП: самолетостроительных заводов № 1, № 18 и моторостроительного № 24. В рекордно короткие сроки (2 месяца) на новом месте был налажен массовый выпуск штурмовиков Ил-2. С конвейеров куйбышевских заводов сошли все советские штурмовики Великой Отечественной.

Без производственных помещений, построенных силами НКВД, достижение столь высоких результатов было бы проблематичным.

Помимо создания новых мощностей авиапромышленности, в предвоенные годы в СССР велась огромная работа по расширению и реконструкции аэродромной сети. Нужда в хороших аэродромах стала особенно острой в 1940—1941 гг., когда ВВС РККА стали качественно обновляться, а система базирования создавалась на вновь присоединенных территориях. В целях обеспечения боеспособности Военно-воздушных сил страны в новых условиях СНК СССР и ЦК ВКП(б) своим постановлением от 24 марта 1941 года возложили на НКВД аэродромное строительство.

Во исполнение данного постановления приказом НКВД № 00328 от 27 марта 1941 г. в составе НКВД организуется Главное управление аэродромного строительства (ГУАС)[251]. А уже к 15 июня 1941 г. велись работы по сооружению 254 аэродромов, из них в Белоруссии — 61, на Украине — 82, в Прибалтике — 23, в Ленинградской области—12, на Севере—10, на Дальнем Востоке—19. В это число не включены Подольский, Внуковский и Центральный аэродромы в Москве и под Москвой, сооруженные в 1938—1941 гг.

Работы в ГУАС велись силами заключенных, приговоренных к ИТР, а также польских военнопленных. Осужденные работали на 156 объектах, военнопленные на 11. Всего по состоянию на 15 июня на строительстве было занято 225 791 осужденный и 16 371 военнопленный.

К июлю 1941 г. многие объекты (на Дальнем Востоке, в Центральных областях) были закончены. Закончить остальные помешала война.

Труд заключенных в годы Великой Отечественной войны

К началу Великой Отечественной войны в распоряжении НКВД СССР находились мощные трудовые ресурсы, способные решать широкий круг задач. По состоянию на 1 января 1941 г. в лагерях и колониях насчитывалось 1 929 729 заключенных, в т.ч. около 1 680 тыс. мужчин трудоспособного возраста. В этот же период времени общая численность рабочих в народном хозяйстве СССР составляла 23,9 млн. чел, а рабочих промышленности — около 10 млн. человек. Таким образом, осужденные ГУЛАГа составляли около 8% рабочих СССР.

Начало войны поставило перед руководством НКВД ряд задач. Было необходимо определить основные направления хозяйственной деятельности наркомата в условиях военного времени, произвести мобилизацию наличных материальных средств и трудовых ресурсов и сконцентрировать их на выполнении приоритетных задач. Наконец, в ходе войны пришлось принимать меры по сохранению производственного потенциала и поддержанию его на уровне, позволяющем выполнить намеченную производственную программу.

Выполнение первой задачи началось еще до начала войны. Приказом НКВД № 00767 от 12 июня 1941 г. вводился в действие мобилизационный план для предприятий ГУЛАГа и Главпромстроя по производству боеприпасов. В производство запускались: 50-мм мина, 45-мм картечь и ручная граната РГД-33. Задание на 1941 г. предусматривало поставку 615 тыс. картечей, 500 тыс. ручных гранат и 200 тыс. мин.

Полной перестройки производственных программ хозяйственных подразделений на военные рельсы не планировалось. Мобилизационный план получили только 17 колоний из более чем 400, входивших в состав УИТК ГУЛАГа. Все эти 17 колоний были расположены вблизи крупных промышленных центров и являлись самыми приспособленными для выпуска промышленной продукции в силу наличия необходимого оборудования. В силу объективно сложившихся обстоятельств этот мобилизационный план пришлось заменять более радикальным уже в ходе войны.

В июле 1941 г. руководством НКВД был определен перечень строек, которые по степени готовности не имели перспектив быть законченными в ближайшее время (2 года). Таких набралось более 50, и специальным приказом все работы на них были приостановлены. Оборудование и личный состав направлялись на более перспективные объекты. В августе 1941 г. был определен и перечень 64 строек, завершение которых приобрело приоритетное значение.

Перед НКВД встала также задача передачи значительных контингентов осужденных за малозначительные преступления в РККА. По ходатайству НКВД Президиум Верховного Совета СССР дважды, 12 июля и 24 ноября 1941 г., принимал указы об амнистии и освобождении таких людей, которые сразу же, организованными командами, направлялись из мест заключения в военкоматы. По двум этим указам было передано для укомплектования РККА 420 тыс. граждан СССР. Всего же за годы войны в ряды вооруженных сил влилось 975 тыс. бывших заключенных, освобожденных после 22 июня 1941 г., т.е. личный состав для 70 полнокровных дивизий.

Много хлопот доставила эвакуация лагерей и колоний из зоны боевых действий. Всего за два первых военных года подверглись эвакуации 27 исправительно-трудовых лагерей и 210 колоний (почти половина их предвоенной численности), общей емкостью свыше 750 тыс. заключенных. Эвакуация осложнялась отсутствием транспорта, из-за чего некоторые места лишения свободы пришлось выводить пешим порядком на расстояние до 1000 км, а также из-за того, что командованием отходящих частей РККА заключенные привлекались к сооружению оборонительных рубежей, где подвергались нападениям авиации, а иногда и сухопутных войск противника.

Тем не менее, с июля по октябрь 1941 г. удалось вывести в тыл 325 тыс. заключенных, которые были немедленно направлены на ударные сверхлимитные строительства. Севпечлаг (строительство Северо-Печорской железнодорожной магистрали) получил 40 тыс. чел., Безымянлаг (строительство Куйбышевских авиазаводов) — 30 тыс. чел., Норильлаг—10 тыс. чел.

* * *

Эвакуация, перевод предприятий-контрагентов на военные рельсы и связанный с этим разрыв хозяйственных связей таили в себе угрозу срыва снабжения лагерей и колоний продовольствием и предметами вещевого снабжения, а производства — сырьем и комплектующими. Так, об аннулировании заявок ГУЛАГа на проволоку и гвозди на 3-й квартал 1941 г. в главке стало известно, да и то случайно, 27 сентября, т.е. накануне начала 4-го квартала. Из 197 тыс.

тонн фуража удалось получить менее 20 тыс. тонн, что срывало работу всех объектов с низким уровнем механизации. Отчаянные телеграммы с требованием выделения дополнительных фондов и с просьбами разрешить самостоятельную заготовку не давали нужного эффекта, так что в зиму 1941 г. ГУЛАГ и все производственные главки вступили с явно недостаточными запасами продовольствия. Следующий, 1942 г. оказался самым тяжелым из-за второй волны эвакуации и новых перебоев со снабжением.

Состояние трудовых ресурсов ведомства резко ухудшилось, что видно из материалов следующей таблицы:

Таблица 3. Состояние трудовых ресурсов ГУЛАГа НКВД в 1940—1942 гг.

Категории пригодности к труду	1940	1942
Годные к тяжелому труду	35,6%	19,2%
Годные к нормальному труду	25,2%	17%
Годные к легкому труду	15,6%	38,3%

Таким образом, количество людей, ограниченно годных к труду, выросло в 1941 — 42 гг. вдвое. При оценке данных таблицы следует учитывать, что, если в начале 1941 г. 93% спецконтингента составляли мужчины, то уже к 1942 году их доля снизилась до 74 %.

Тем не менее, хозяйственные подразделения НКВД сумели выполнить поставленные перед ними задачи. Активные мероприятия по налаживанию выпуска продукции для фронта дали определенный результат. За июнь — октябрь 1941 г. предприятиями УИТК НКВД был выполнен следующий объем работ:

Таблица 4. Производство военной продукции предприятиями НКВД в июне — октябре 1941 г.

Наименование изделий	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Всего
Спецкупурка (тыс. комп.)	191,7	291,3	382	436	435	1736
Мины 50-мм	—	—	33	49,5	90	172,5
РГД-33	—	—	52	177,8	134,6	364,4

Некоторое падение производства в октябре вызвано эвакуацией крупнейшего производителя — Московской ИТК № 2, оборудование которой было отправлено 13 октября 1941 г. из Москвы водой и застряло на зимовку в пути.

Переломным моментом в становлении системы военного производства в НКВД стал август 1941 г., когда часть колоний оказалась в зоне военных действий и одновременно большинство предприятий УИТК и ИТЛ стали получать заказы ото всех местных властей, в т. ч. и военных, на изготовление военного имущества. Директивой начальника УИТК НКВД СССР В. Г. Завгороднего от 19 августа 1941 г. № 31/676308 процесс перевода колоний и лагерей на оборонную работу был сосредоточен в УИТК, а затем, 10 февраля 1942 г., для руководства военным производством в составе ГУЛАГ а был создан отдел военной продукции. Помимо собственно военного производства, задачами вновь созданного отдела стало замещение производством колоний для местных потребителей товаров широкого потребления и военного имущества, ранее поставлявшихся со стороны. ИТК большинства автономных республик, краев и областей налаживали у себя выпуск мебели для госпита-

лей и воинских частей, лагерного имущества, предметов вещевого снабжения (теплая одежда, зимняя обувь), посуды, снаряжения, обозного имущества.

К середине октября 1941 г. большая часть ОИТК краев и областей отапортовали о переводе своих предприятий на производство военной продукции. И везде наблюдалась похожая картина: в первую очередь колонии стремились найти местные источники сырья либо получить его непосредственно от заказчика. В зависимости от прежнего профиля предприятия находился и ассортимент продукции. Так, ИТК Грузинской ССР практически не пришлось перепрофилировать. Колонии, ранее выпускавшие кровати, полностью переключились на выпуск кроватей для госпиталей, упростив конструкцию изделия и убрав удорожающие его детали (никелировка, металлические украшения и др.). Швейные и шубные производства просто сменили «модельный ряд» и начали даже расширение производственных площадей.

В 1941 г. предприятия исправительно-трудовых колоний ГУЛАГа производили большую часть предметов вещевого снабжения для тыловых военных округов, тем самым разгружая органы снабжения РККА и позволяя им сосредоточить все усилия на довольствовании действующей армии. Активное привлечение предприятий НКВД к выполнению такого рода заказов разгружало и предприятия местной промышленности, что создавало резерв мощностей и кадров для переключения на военное производство. По данным переписки ИТК за 1941 г. следует, что Среднеазиатский военный округ и Дальневосточный фронт с августа — сентября 1941 г. практически полностью снабжались интендантским, лагерным имуществом при помощи исправительно-трудовых учреждений. Представляется, что обеспечение снабжения военным имуществом тыловых военных округов, позво-

лившее сэкономить огромные ресурсы и сосредоточить их на снабжении действующей армии, является неоценимым вкладом хозяйственных подразделений НКВД СССР в дело Победы.

* * *

С июня 1942 г. в ассортименте военной продукции произошли существенные изменения. Ротные минометы 50-мм калибра стали сниматься с вооружения из-за низкой эффективности боеприпасов. Перед предприятиями ГУЛАГа была поставлена задача освоить выпуск мин калибра 82-мм с доведением их выпуска до миллиона штук в месяц. Одновременно была поставлена задача перейти на производство 120-мм мин, ручных гранат РГ-42 и авиабомб.

Выполнение новых задач потребовало серьезной модернизации производства и дополнительной мобилизации ресурсов. Тринадцать колоний, ранее выпускавших 50-мм мины, были переведены на новый калибр, 7 предприятий были вновь привлечены к выпуску боеприпасов. Производство ручных гранат было сосредоточено на восстановленных после эвакуации Московских ИТК № 2 и № 3. Но самым серьезным пополнением для промышленности боеприпасов ГУЛАГа стал перевод на военное производство Механического завода Волгостроя НКВД в Рыбинске, одного из самых мощных и хорошо оборудованных предприятий системы. С лета 1942 завод принял к производству 120-мм мину, а также стал единственным предприятием НКВД по изготовлению авиабомб. Продукцию завода составляли химические авиабомбы ХАБ-100 и ХАБ-500. Всего за годы войны завод дал РККА 37,5 тысячи химических бомб и 22 тысячи фугасных ФАБ-500, поставленных в производство с 1943 г.

Увеличение производства мин потребовало модернизации производственных мощностей. Станочный парк предприятий был увеличен до 2200 единиц (в 1941 — около 450 единиц), притом только 150 станков было получено по фондам от союзной промышленности: все остальное оборудование поставили другие, не столь загруженные предприятия НКВД. Единственным разрешенным «внешним» источником увеличения оказался сбор и восстановление бесхозного оборудования. Такими способами удалось «наскрести» около 1600 станков. Параллельно для обеспечения изготавливающих боеприпасы предприятий было построено 10 литейных цехов, 17 вагранок и 38 отжигательных печей. Все предприятия в срочном порядке обзаводились металлографическими, химическими, измерительными лабораториями.

С ноября 1942 г. выпуск 82-мм мин превысил 1 миллион в месяц. Всего за 2-е полугодие 1942 г. было произведено около 5 млн. мин, то есть за 1942 год их выпуск возрос 28 раз[305].

Со второй половины 1943 г. предприятиям вновь потребовалась срочная модернизация: на этот раз руководство НКВД решило увеличить до 250 тыс. в месяц производство 120-мм мин. Количество изготовлявших мины предприятий выросло до восьми, было установлено дополнительно 600 единиц металлообрабатывающего оборудования, реконструировано 4 литейных цеха, построено 7 вагранок и 10 отжигательных печей.

Наращивание выпуска боеприпасов давалось с трудом: не хватало буквально всего и вся. Приходилось широко импровизировать.

Для плавки чугуна и литья корпусов мин требовалось большое количество огнеупорных материалов для строительства вагранок. А их очень не хватало. На помощь пришло изобретение ярославских заключенных.

Они сконструировали вагранку с футеровкой не в три, а в один кирпич. Отсутствующие слои огнеупоров заменило принудительное водяное охлаждение. После испытаний начальник отдела военной продукции своим циркуляром от 18 февраля 1943 г. обязал производителей боеприпасов немедленно взять ценный опыт на вооружение. Циркуляром от 22 июля 1943 г. все предприятия были ознакомлены с ценным изобретением Кунгурской ИТК № 3. Стабилизаторы мин крепились к корпусам точечной сваркой, а электросварочной проволоки диаметром 3-5 мм остро не хватало. Тогда из оставшихся после штамповки крыльев стабилизатора отходов стали вырубать полоски шириной около 4 мм, которые и пошли на электроды. Как показали испытания, ущерб для прочности мин не было, а экономия ценного стратегического материала была существенной.

Для поддержания выпуска боеприпасов на высоком уровне требовалось поддерживать как работоспособность оборудования, так и работоспособность людей. С начала 1943 г. всем ИТК был разослан уменьшенный против нормы план выпуска боеприпасов на январь-февраль. А следом — циркуляр, требующий, пользуясь снижением нагрузки, проводить ремонтные работы, не останавливая ни на миг производство продукции, а лишь переключая его на отремонтированные и отлаженные линии.

Что же касается людей, то главной заботой чекистов было удержание на производстве опытных мастеров и квалифицированных рабочих некоторых специальностей. С неопытными кадрами брак на производстве, особенно по литью, достигал 40%. С 1942 г. мастера и квалифицированные рабочие стали получать пайки выше, чем сотрудники ИТК. Дневной паек мастера или начальника смены из заключенных составлял 700 грамм хлеба против 500 граммов у чекиста. Добавим для сравнения,

что норма выдачи по «рабочей» карточке «на воле» составляла 500 граммов хлеба в день.

Принятые меры позволили постоянно наращивать выпуск военной продукции. За годы Великой Отечественной войны исправительно-трудовыми колониями НКВД произведено:

Корпусов мин — 37 685,7 тыс. шт., в том числе:

осколочных 50-мм — 2023,3 тыс.;

осколочных 82-мм — 29 690,3 тыс.;

осколочных 120-мм — 5 972,1 тыс.

Ручных гранат — 25 269, 6 тыс. шт., в том числе:

РГД-33 — 3 733,5 тыс. шт.;

РГ-42 — 14 240 тыс.;

Ф-1 — 4 223,5 тыс.;

РПГ-40 — 3 072,3 тыс.

Инженерных мин — 14 775,1 тыс. шт., в том числе:

противотанковых — 125 10,1 тыс.;

противопехотных — 2 265 тыс.[311].

Общий же выпуск боеприпасов данных видов в Советском Союзе за годы войны характеризуется следующими данными[312]:

Таблица 5. Производство боеприпасов в СССР в 1941—1945 гг.

Виды боеприпасов (млн. шт.)	1941	1942	1943	1944	1945	Всего
Минометные выстрелы	24,9	53,9	75,7	78,6	35,2	268,3
Инженерные мины	6,4	15,5	20,4	18,9	6,5	67,7
Ручные гранаты	16,7	50	48,7	39,4	20,8	175,6

Таким образом, хозяйственными подразделениями НКВД выпущено 14% минометных боеприпасов, 22% инженерных мин и 14% ручных гранат, поставленных промышленностью вооруженным силам.

Помимо боеприпасов, колониями и лагерными отделениями было произведено 27 900 тыс. комплектов спецукупорки для мин, снарядов и авиабомб, 500 тыс. катушек для телефонного кабеля, 30 тыс. укороченных лодок-волокуш (УЛВ), 1700 тыс. противогазных масок, 2250 т медного снаряжного пояска [313].

* * *

Предприятия ГУЛАГа оказали огромную помощь и в производстве других видов продукции для армии. До войны все военные заводы и мастерские Главного артиллерийского управления РККА снабжались кожтехническими изделиями (уплотнительными кольцами, прокладками и т.д.) московской ИТК № 1. После эвакуации последней в октябре 1941 г. производство было перебазировано в ИТК № 5 города Кунгура. Одновременно, учитывая сложность получения в военное время высококачественной кожи, специалисты 4-го спецотдела НКВД и колонии разработали метод изготовления уплотнителей из поливинилхлорида. Технология была отлажена в 1942 году, а с 1943 г. уплотнители и прокладки были успешно внедрены на 135 оборонных предприятиях, что позволило только за 1943 г сэкономить 75 тонн натуральной кожи.

За годы войны колониями было пошито 22 млн. единиц обмундирования для Красной Армии. В это число не включалась обувь, изготовленная на предприятиях ГУЛАГа, а также ватные штаны и телогрейки, не являвшиеся, согласно военной терминологии того времени, предметами обмундирования. Фактически в данную группу были включены такие виды изделий, как гимнастерки (суконные и хлопчатобумажные), шаровары и шинели. Всего же, по данным доклада начальника Штаба тыла Красной Армии М. П. Миловского от 26 июня 1946 г., по-

священного итогам работы тыла в годы войны, вооруженные силы получили 36 580 тыс. шинелей, 76 768 тыс. гимнастеров, 64 064 тыс. шаровар, т.е. всего 177 412 тыс. предметов. Из этого числа исправительно-трудовые колонии и лагерные отделения поставили примерно 12%.

Параллельно ГУЛАГ расширил практику поставки рабочей силы предприятиям других наркоматов. До войны заключенные работали на 350 предприятиях СССР. К 1944 уже 640 предприятий пользовались трудом осужденных. Руководство НКВД неоднократно добивалось прекращения передачи рабочих рук другим ведомствам, так как их не хватало на собственных строительствах. Но в условиях, когда на самых тяжелых производствах в промышленности использовался женский или подростковый труд, руководство государства не могло лишить оборонные предприятия возможности применять в «горячих» цехах мужской труд и оставляло просьбы НКВД без внимания.

Для использования труда осужденных на производстве оборонной продукции в системе ГУЛАГа были организованы 380 промышленных колоний емкостью в 225 тыс. чел. Из них 39 тыс. работали на предприятиях наркомата боеприпасов, 40 тыс. в черной и цветной металлургии, 20 тыс. — в авиационной и танковой промышленности. Непосредственно в цехах использовалось 25% заключенных, еще 34% были заняты в строительстве, 11% — на горнорудных работах. Остальные использовались прежде всего на погрузочных работах.

Всего за период войны на основе контрагентских договоров непосредственно предприятиям было передано почти 900 тыс. заключенных. Большая часть работавших на производстве была задействована в «горячих» цехах предприятий. Таким образом, труд заключенных в промышленности применялся главным образом там, где требовалось большое физическое напряжение, но не высо-

кая квалификация. Фактически привлечение осужденные позволяло освободить больше кадров для работы в обрабатывающих и сборочных цехах предприятий, где с успехом мог применяться труд женщин и подростков. Все же за годы войны предоставление НКВД рабочей силы другим наркоматам выглядело следующим образом.

1941 г.	266 000
1942 г.	457 777
1943 г.	595 000
1944 г.	927 000

Таким образом, рабочая сила, поставленная НКВД к 1944 году, составляла 55% от числа всех занятых на производстве в ключевых оборонных наркоматах. В 1944 г. численность рабочих и служащих на предприятиях НКАП, НКБ, НКМВ, НКСП и Наркомтанкопрома составляла около 1671 тыс. чел.

* * *

Важным видом хозяйственной деятельности НКВД в годы войны продолжало оставаться капитальное строительство. За годы войны на укомплектование строителей и ИТЛ оборонного значения было направлено свыше 2 млн. осужденных, которые распределялись между основными производственными главками следующим образом:

на строительство железных дорог — 448 тыс. чел.;

на сооружение промышленных предприятий — 310 тыс. чел.;

главному управлению лагерей горно-металлургической промышленности—171 тыс. чел.;

аэродромное и шоссейное строительство — 268 тыс. чел.

Кроме того, указанным главкам было передано свыше 40 тыс. квалифицированных специалистов из числа осужденных. Преимущественно рабочая сила и ИТР направлялись на объекты, строительство которых имело высший приоритет. К таковым относились строительство Нижнетагильского и Челябинского металлургических комбинатов, Богословского алюминиевого завода, Джидинского комбината медных руд, сооружение железной дороги Саратов — Сталинград и др.

Одной из крупнейших строек НКВД в годы войны стало сооружение Челябинского металлургического комбината специальных сталей. В декабре 1940 г. СНК принял решение о строительстве металлургического комбината на базе высококачественных железных руд Бакальского рудника и Кузнецких углей. Строительство было сразу поручено НКВД, где получило наименование «Бакалстрой». Но в начале 1941 г. срок начала работ был перенесен на вторую половину года. После начала войны строительство первоначально (в июле 1941) не было внесено в список ударных сверхлимитных объектов, на сооружении которых предполагалось сосредоточить основные силы и ресурсы. Тем не менее, в августе — сентябре 1941 г. было принято решение о возобновлении стройки. В декабре 1941 г. началась переброска этапов, освободившихся со строительства Куйбышевских авиационных заводов, на едва размеченную площадку. В феврале 1942 г. было, наконец, сформировано управление «Челябметаллургстрой» во главе с бригадиром А.Н. Комаровским. К весне 1942 г. на стройплощадке было развернуто 12 жилых городков емкостью в 40 тыс. чел.

Уровень организации работ на объекте может быть признан очень высоким. Весна 1942 г. была полностью посвящена строительству подъездных путей и оборудованию площадки сетью надежных дорог. К декабрю было

введено в строй 51 км автомобильных и 64 км железных дорог. Одновременно сооружались предприятия по производству строительных материалов: бетонно-растворный узел мощностью 1 200 кубометров в сутки и кирпичный завод производительностью свыше 6 млн. штук кирпича в месяц, ремонтно-механический завод. Эти объекты вступили в строй к июлю 1942 г. Выполнение полного объема подготовительных работ позволило во всеоружии приступить к сооружению 1-й очереди комбината, состоящей из самого крупного и мощного в Европе электросталеплавильного цеха (5 печей по 30 тыс. тонн стали в год), прокатного цеха с длиной прокатного стана около 500 м, кузнечного и ремонтно-механического цехов. Одновременно строился город металлургов с населением в 25 тыс. человек, начиналась подготовка площадки для сооружения 2-й очереди комбината: мартеновского цеха, коксовой батареи и двух доменных печей.

Седьмого февраля 1943 г., ровно через 9 месяцев после начала работ, 1-я очередь Челябинского комбината специальных сталей была сдана в эксплуатацию. А 30 апреля 1944 г. дала чугун первая из двух доменных печей. При сооружении первой очереди строители переместили 2,2 млн. кубометров грунта, уложили 100 тыс. кубометров бетона и 15 тыс. тонн стальных конструкций, проложили 143 км железнодорожных путей. В июле 1944 г. в строй вошла коксовая батарея, а в декабре — вторая доменная печь. В 1943—45 гг. на комбинате было выплавлено 611,5 тыс. тонн чугуна и 214,5 тыс. тонн качественных специальных сталей, произведено 105 тыс. тонн проката.

В годы войны активно продолжалось развитие силами НКВД Печорского угольного бассейна. План добычи угля на 1941 г. был установлен в 300,9 тыс. тонн, а 12 февраля 1942 г. было принято Постановление СНК СССР «О развитии добычи воркуто-интинских углей и меро-

приятных по обеспечению их вывоза». Документом предусматривалось увеличение добычи угля в 2,5 раза по сравнению с 1941 годом и скорейшее завершение строительства Северо-Печорской железнодорожной магистрали.

Для ускорения сооружения мостов на дороге строительство получило 4700 тонн металлоконструкций из каркаса Дворца Советов в Москве, были демонтированы несколько мостов через канал Москва — Волга и др.

Конструкция мостов и сооружений, строение пути и нормы были предельно упрощены: при норме укладки шпал в 1600 на км пути укладывалось не более 900 шпал на км, полотно укладывалось на вечную мерзлоту (балластировка производилась позднее). Упрощение технологии, улучшение снабжения и переброска на трассу новых контингентов осужденных позволили ускорить строительство: в октябре средняя скорость укладки пути составила 4 км/сутки против 2 км/сутки в сентябре. 28 декабря 1941 г. укладка пути от Кожвы до Воркуты была завершена и на следующий день в Воркуту прибыл первый поезд. Окончательно дорога была принята в эксплуатацию 1 августа 1942 г.

На трассе предстоял огромный объем доделок, но все же к 1 января 1943 г. пропускная способность дороги увеличилась до 12 пар поездов в сутки, а к концу года — до 14 пар поездов. Введение в строй железной дороги позволило с 1943 г. прекратить отправку угля водой. Создание постоянно действующей транспортной артерии позволило развернуть добычу воркутинских и интинских углей в полном объеме. В ходе войны в бассейне было заложено 29 шахт (из них вступили в строй 12), добыча угля в 1943 г. достигла 1704,6 тыс. тонн, в 1944 г. — 2552 тыс. тонн, в 1945 г. — 3347 тыс. тонн. Печорский уголь потребляли к концу войны 9 областей, 2 автономных республики, 35 городов и 52 предприятия.

Наконец, нельзя не упомянуть о деятельности хозяйственных подразделений НКВД на железнодорожном строительстве в других районах страны. В сентябре-декабре 1941 г. силами НКВД сооружена вдоль берега Белого моря железнодорожная ветка Сорока (Беломорск) — Обозерская. После того, как германские и финские войска перерезали Кировскую железную дорогу, новая ветка стала единственным путем связи Кольского полуострова с остальной страной и перевозки поступивших в Мурманск грузов по ленд-лизу. Высокая скорость сооружения дороги привела в изумление министра иностранных дел Великобритании А. Идена. В декабре 1941 г., проезжая в Москву из Мурманска, он выразил крайнее удивление появлением действующей железной дороги там, где еще полгода назад была абсолютно неосвоенная местность.

23 января 1942 г. ГКО принял решение о сооружении рокадной дороги от Ульяновска до Сталинграда. Значительный участок новой линии от Саратова до Сталинграда сооружался силами Главного управления лагерей железнодорожного строительства под общим руководством зам, начальника главка Ф. А. Гвоздевского. Работы на трассе начались в феврале 1942 г. Разработанный Желдорпроектом НКВД проект, по которому трасса проходила вне поймы Волги, позволил обойтись минимальным числом мостов и глубоких отходов. Несмотря на то, что с июля 1942 г. строительство велось под постоянными бомбардировками немецкой авиации, 7 августа 1942 г. головной участок трассы от ст. Иловля до Камышина был сдан в эксплуатацию и стал пропускать воинские эшелоны. Рокада Сталинград — Петров Вал — Саратов — Сызрань на

протяжении 240 км была введена в строй за 100 дней. В сентябре-ноябре в строй были введены участки Илова — Саратов (331 км) и Свияжск — Ульяновск (202 км).

Можно приводить еще немало примеров военно-экономической деятельности НКВД. Очевидно одно: и до, и во время Великой Отечественной войны органы НКВД были важнейшим стратегическим резервом советской военной экономики. Этот резерв внес существенный вклад в победу над гитлеровской Германией.

ДОКУМЕНТЫ

Докладная записка наркоматов юстиции, внутренних дел и ОГПУ в СНК РСФСР о необходимости создания системы концлагерей

13 апреля 1929 г.

Совершенно секретно
В СНК РСФСР

Существующая система мер социальной защиты в отношении лиц, совершивших социально-опасные деяния, опирается у нас, главным образом, на изоляцию этого элемента в места лишения свободы.

Практика применения этой системы оказалась весьма дорогостоящей государству; повела к переполнению тюремного населения сверх всякой нормы и сделала приговор суда совершенно нереальным.

Такое положение, отмечаемое неоднократно всеми организациями и лицами стоящими близко к этому делу, было констатировано и правительством 26/III-28 г. по докладу НКЮ, которое дало ряд конфетных указаний к изменению и коренной реорганизации системы мер социальной защиты.

Нет никакого сомнения, что проведение в жизнь директив правительства о максимальном сокращении практики применения краткосрочного заключения и настойчивая необходимость полного осуществления приговоров к долгосрочным, должны привести к переходу от системы ныне существующих мест заключения к системе концлагерей, организованных по типу лагерей ОГПУ, как гарантирующей реально проведение ка-

рательной политики и несомненное значительное снижение расходов по содержанию заключенных.

В связи с тем, что СНК своим постановлением от 1/03-29 г. и ВЦИК от 25/03-29 г. предложили ОГПУ в качестве единовременной меры изолировать в концлагеря ОГПУ около 8000 человек: воров, рецидивистов, уголовников, конокрадов и т. п., ныне содержащихся в местах лишения свободы, перед нами стал вопрос о необходимости срочной организации нового концлагеря емкостью примерно в 10 000 человек.

Увязывая такое положение с вышеизложенными соображениями, мы вносим в СНК следующие предложения:

1. Всех лиц, осужденных на срок от 3-х лет и выше, использовать для колонизации наших северных окраин и разработки имеющихся там природных богатств.

2. Для этой цели поручить ОГПУ организовать концлагеря по типу Соловецкого, избрав для них район Олонца, Ухты.

3. Емкость лагерей определить в 30 000 человек.

Проведение этих предложений в жизнь даст возможность полностью устранить отмеченные правительством по докладу НКЮ от 26/III-28 г. недостатки и, в первую очередь, поведет к упразднению всех тюрем за исключением мест изоляции для следственных и пересыльных, с значительным снижением расходов по содержанию заключенных с 250 руб. в год на человека до 100 руб.

Останавливаясь на вопросе срочного изыскания средств для организации нового лагеря в районе Олонца на 10 000 человек, как первого шага к осуществлению наших предложений, с одной стороны, и для исполнения постановления ВЦИК от 25/03 с. г., на организацию

лагеря и содержание в течение одного года заключенных испрашивается правительственных ассигнований 2 350 тыс. руб. до конца же бюджетного года потребуется 1 200 тыс. руб.

Приступить к организации указанного лагеря нужно не позднее середины мая текущего года.

Считаем необходимым обратить внимание СНК, что в организации таких лагерей несомненно будут заинтересованы Союзные Республики. Наркомюст, Наркомвнудел.

Зам. пред. ОГПУ

АПРФ. Ф. 3, Оп.58. Д. 165. Л. 62. Заверенная машинописная копия.

*Постановление СНК СССР
«О финансировании лагерей ОГПУ»*

7 декабря 1929 г.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Перевести с 1 октября 1929 г. Соловецкий, Вишерский и Северные (район Ухты) лагеря ОГПУ емкостью до 90 000 заключенных на самоокупаемость.

2. Поручить Наркомфину СССР и ОГПУ в 3-х месячный срок определить и внести на утверждение Правительства размер необходимых средств для организации новых лагерей ОГПУ в Сибири, ДВК, Казахстане и Средней Азии в соответствии с постановлением СНК СССР от 15 августа 1929 г. Поручить НКФ СССР и ОГПУ привлечь к обсуждению этого вопроса, в случае необходимости, представителей заинтересованных республик.

3. Поручить НКФ СССР освободить предприятия перечисленных выше лагерей ОГПУ от уплаты подоходного налога и от промыслового налога с оборота предприятий, падающего на отпуск товаров другим предприятиям лагерей ОГПУи на нужды заключенных.

Председатель подготовительной комиссии СНК Союза ССР *Г. Леплевский* Утверждается. Зам. председателя Совета Народных Комиссаров Союза ССР *Б. Шмидт*

*Постановление СТО СССР № 4
о постройке Балтийско-Беломорского канала*

3 июня 1930 г.

Совет Труда и Оборона постановляет:

1. Признать целесообразной постройку Балтийско-Беломорского канала.

2. Обязать НКПС:

а) приступить теперь же к техническим изысканиям, определению сумм затрат, и составлению плана работ постройки всего канала и к 1.IX.-1930 через Госплан дать доклад в СТО;

б) работы вести с расчетом прорытия канала глубиной, допускающей прохождение судов с осадкой в 18 футов;

в) сооружение южной части канала, т.е. от Ленинграда до Онежского озера, начать с 1.X.-1930 г. и окончить в течение двух лет;

г) необходимые средства для работ, могущих быть выполненными в 1930—1931 годах, включить в контрольные цифры 1930—1931 гг., причем исходить из

того, что общие затраты на постройку южной части канала не должны превышать 60 млн. руб.;

д) геологические и технические изыскания по прорытию северной части канала, т.е. от Онежского озера до Белого моря, произвести с учетом военного ведомства и ОГПУ;

е) при определении стоимости работ по сооружению северной части канала учесть возможность привлечения уголовного труда к этим работам.

Зам. Председателя Совета
Труда и Оборона *В. Шмидт*
Управделами СНК СССР и СТО *Н. Горбунов*

Постановление СНК СССР № 1639/333сс

«Об объектах строительства, выполняемых силами ОГПУ»

25 октября 1932 г.

Сов. секретно

Совет Народных Комиссаров СССР постановляет:

1. В связи с возложением на ОГПУ двух важнейших строительства: канала Волга — Москва и Байкало-Амурской магистрали — запретить возложение на лагеря ОГПУ каких бы то ни было новых работ. Считая для лагерей ОГПУ основными работами следующие объекты: а) окончание работ на Беломорстрое; б) строительство канала Волга— Москва; в) строительство Байкало-Амурской магистрали; г) Колыма; д) работы по Ухте и Печоре; е) заготовка дров для Москвы и Ленинграда в существующих программах.

2. Ввиду возложения на ОГПУ строительства перечисленных важнейших объектов — прекратить переда-

чу вольных и заключенных специалистов лагерей ОГ-
ПУ другим организациям.

Председатель Совета Народных Комиссаров
Союза ССР *В. Молотов (Скрябин)*.
Управляющий делами Совета
Народных Комиссаров СССР *П. Керженцев*

*Приказ Народного комиссара Внутренних дел Союза ССР
№ 0021 об организации Особого технического бюро*

10 января 1939 г.

Совершенно секретно

1. Создать при народном комиссаре внутренних дел СССР Особое техническое бюро для использования специалистов, имеющих специальные технические знания.

2. Утвердить «Положение об Особом техническом бюро».

3. Утвердить структуру и штат Особого технического бюро.

4. Оставить завод № 82 при Особом техническом бюро как опытно-вспомогательную базу.

5. Начальнику АХУ, комиссару государственной безопасности 3-го ранга тов. Сумбатову, в месячный срок обеспечить Особое бюро необходимым служебным помещением, а также выделить для Особого бюро 6 легковых автомашин М-1.

Народный комиссар внутренних дел
Союза ССР *Л. Берия*.

Положение об Особом техническом бюро при Народном комиссаре внутренних дел Союза ССР

В целях использования заключенных, имеющих специальные технические знания и опыт, при народном комиссаре внутренних дел организуется Особое техническое бюро.

2. Задачей Особого технического бюро является организация конструирования и внедрения в производство новых средств вооружения для армии и флота.

3. Бюро имеет в своем составе следующие группы по специальностям:

- а) группа самолетостроения и авиационных винтов;
- б) группа авиационных моторов и дизелей;
- в) группа военно-морского судостроения;
- г) группа порохов;
- д) группа артиллерии, снарядов и взрывателей;
- е) группа броневых сталей;
- ж) группа боевых отравляющих веществ и противохимической защиты;
- з) группа по внедрению в серию авиадизеля АН-1 (при заводе № 82).

По мере необходимости могут быть созданы иные группы как за счет разделения существующих групп, так и путем организации групп по специальностям, не предусмотренным выше.

4. Особое техническое бюро возглавляется народным комиссаром внутренних дел СССР.

5. Группы по специальностям возглавляются помощниками начальника Особого бюро. В обязанности помощника начальника входит: организация рабочего места для группы; материально-бытовое обслуживание

работающих в группе; организация технических консультаций для работников групп и подготовка к производству опытных моделей и образцов.

6. Тематические планы Особого технического бюро вносятся на утверждение Комитета обороны.

7. Тематические планы Особого технического бюро составляются как на основе предложений заключенных, так и по заявкам.

8. Изготовленные технические проекты представляются на утверждение Комитета обороны для получения разрешения на изготовление опытных образцов. Передача испытанных опытных образцов в серийное производство производится после утверждения этих образцов Комитетом обороны.

9. Особое техническое бюро привлекает для работы в группах вольнонаемных специалистов, в первую очередь из числа молодых специалистов.

10. Для рассмотрения планов работы групп и технических проектов при начальнике Особого технического бюро создается постоянное совещание в составе: начальника бюро (председатель), его заместителей и секретаря бюро с участием начальника группы.

*Письмо Л.П. Берия И.В. Сталину с предложениями
по организации труда осужденных специалистов
и урегулированию юридических вопросов*

Берия — Сталину
4 июля 1939 г.

Организованное в 1938 г. при НКВД СССР Особое техническое бюро в настоящее время состоит из 7 основных производственных групп: 1) самолетостроение, 2) авиа-

дизелестроение, 3) судостроение, 4) артиллерия, 5) порохов, 6) отравляющих веществ, 7) броневых сталей.

В указанных группах работают 316 специалистов, арестованных органами НКВД в 1937—1938 гг. за участие в антисоветских, вредительских, шпионско-диверсионных и иных контрреволюционных организациях.

Следствие по делам этих арестованных приостановлено еще в 1938 г. и они без приговоров содержатся под стражей на положении следственных.

Возобновить следствие по этим делам и передать их в суд в обычном порядке нецелесообразно, так как, во-первых, это отвлечет арестованных специалистов на длительное время от работ по проектированию важнейших объектов и фактически сорвет работу Особого технического бюро, и во-вторых, следствие не даст по существу положительных результатов вследствие того, что арестованные, находясь длительное время во взаимном общении во время работы, договорились между собой о характере данных ими показаний на предварительном следствии.

Между тем виновность арестованных подтверждена в процессе предварительного следствия личными признаниями арестованных, показаниями соучастников (многие из которых уже осуждены) и свидетелями.

Исходя из этого, НКВД СССР считает необходимым:

1) арестованных специалистов в количестве 316 человек, используемых на работе в ОТБ НКВД СССР, не возобновляя следствия, предать суду Военной коллегии Верховного суда СССР; 2) в зависимости от тяжести совершенного преступления арестованных разделить на три категории: подлежащих осуждению на сроки до 10 лет, до 15 лет и до 20 лет; 3) отнесение к категориям поручить комиссии в составе наркома внутренних дел, прокурора СССР, председателя Военной коллегии Верховно-

го суда СССР; 4) в целях поощрения работы арестованных специалистов в ОТБ, закрепления их на этой работе по проектированию важнейших объектов оборонного значения предоставить право НКВД СССР входить с ходатайством в Президиум ВС Союза ССР о применении к осужденным специалистам, проявившим себя на работе в ОТБ, как полного УДО, так и снижения сроков отбывания наказания.

*Заклученные, спецпоселенцы, ссыльнопоселенцы,
ссылные в СССР в 30 — 50-е гг.*

Данные о количестве заключенных, спецпоселенцев, ссыльнопоселенцев, ссылных и высланных имеются в документах ГУЛАГа, хранящихся в различных российских архивах. В них содержатся статистические сведения о «населении» ГУЛАГа за ряд лет.

Кандидата исторических наук Земскова В. Н., занимающегося исследованием архивов ГУЛАГа, представители определенных кругов «демократической» общественности часто упрекали в том, что он использует заниженные цифры числа заключенных, что объясняется якобы фальшивым характером используемых им документов.

Однако, как справедливо отмечает В. Н. Земсков, вопрос о подлоге можно было бы рассматривать, если бы рассматривался один или несколько разрозненных документов. Однако нельзя подделать находящийся в государственном хранении целый архивный фонд с тысячами единиц хранения, куда входит и огромный массив первичных материалов (предположить, что первичные материалы — фальшивые, можно только при допуще-

нии нелепой мысли, что каждый лагерь имел две канцелярии: одну, ведущую подлинное делопроизводство, и вторую — неподлинное).

Тем не менее, все эти документы были подвергнуты тщательному источниковедческому анализу, и их подлинность установлена со 100-процентной гарантией. Данные первичных материалов в итоге совпадают со сводной статистической отчетностью ГУЛАГа и со сведениями, содержащимися в докладных записках руководства ГУЛАГа на имя Н. И. Ежова, Л. П. Берии, С. Н. Круглова, а также в докладных записках последних на имя И. В. Сталина.

Статистика же заключенных ГУЛАГа, приводимая близкими к «демократическим» кругам исследователями, построена на свидетельствах, как правило, далеких от истины. Так, например, А. В. Антонов-Овсеенко оценивает число заключенных следующим образом:

«По данным Управления общего снабжения ГУЛАГа, на довольствии в местах заключения состояло без малого 16 миллионов — по числу пайкодач в первые послевоенные годы».

Создается впечатление, что он не видел этого документа и приводит его с чьих-то слов, причем с грубейшим искажением смысла. Если бы А. В. Антонов-Овсеенко видел этот документ, то наверняка бы обратил внимание на запятую между цифрами 1 и 6, так как в действительности осенью 1945 г. в лагерях и колониях ГУЛАГа содержалось не 16 млн., а 1,6 млн. заключенных.

Тот факт, что предположительная статистика А. В. Антонова-Овсеенко, равно как и сведения некоей О. Г. Шатуновской, опровергаются данными первичных гулаговских материалов, делает дальнейшее ведение полемики на эту тему совершенно бессмысленной. Добавим только, что в материалах всесоюзных переписей населения

1937 и 1939 гг. численность спецконтингента НКВД группы «В» (заключенные и трудпоселенцы) совпадает с данными, взятыми В.Н. Земсковым из статистической отчетности ГУЛАГа НКВД СССР, тюремного управления НКВД СССР и Отдела трудовых поселений ГУЛАГ а НКВД СССР.

Таблица 1. Численность заключенных ГУЛАГа (по состоянию на 1 января каждого года)

Год	В исправительно-трудовых лагерях (ИТЛ)	Из них осужденных за анти-советскую деятельность	% осужденных за анти-советскую деятельность к общему количеству заключенных в ИТЛ	В исправительно-трудовых колониях (ИТК)	Всего в ИТЛ и в ИТК
1935	725 483	118 256	16,3	240 259	965 742
1936	839 406	105 849	12,6	457 088	1 296 494
1937	820 881	104 826	12,8	375 488	1 196 369
1938	996 367	185324	18,6	885 203	1 881 570
1939	1 317 195	454 432	34,5	355 243	1 672 438
1940	1 344 408	444 999	33,1	315 584	1 659 992
1941	1 500 524	420 293	28,7	429 205	1 929 729
1942	1 415 596	407 988	29,6	361 447	1 777 043
1943	983 974	345 397	35,6	500 208	1 484 182
1944	663 594	268 861	40,7	516 225	1 179819
1945	715 505	289 351	41,2	745 171	1 460 677
1946	746 871	333 883	59,2	956 224	1 703095
1947	808 839	427 653	54,3	912 704	1 721 543
1948	1 108 057	416 156	38,0	1 091 478	2 199 535
1949	1 216 361	420 696	34,9	1 140 324	2 356 685
1950	1 416 300	578 912	22,7	1 145 051	2 561 351
1951	1 533 767	475 976	31,0	994 379	2 528 146
1952	1 711 202	480 766	28,1	793 312	2 504 514
1953	1 727 970	465 256	26,9	740 554	2 468 524

В архивных материалах НКВД — МВД также имеются сведения, отражающие динамику численности заключенных в тюрьмах СССР по месяцам с 1939 по 1948 г. включительно (см. табл. 2).

Большинство тюремных заключенных впоследствии попадало в лагеря и колонии ГУЛАГа. Среднегодовое число заключенных в тюрьмах в несколько раз превышало среднемесячное. Например, 20 января 1947 г. в тюрьмах числилось 304 386 подследственных и осужденных, а 15 декабря того же года — 288 912; всего же за 1947 г. через тюрьмы прошло 1 761 938 человек.

Таблица 2. Количество заключенных в тюрьмах СССР (данные на середину каждого месяца)

Год	Январь	Март	Май	Июль	Сентябрь	Декабрь
1939	350 538	281 891	225 242	185 514	178 258	186 278
1940	190 266	195 582	196 028	217 819	401 146	434 871
1941	487 739	437 492	332 936	216 223	229 217	247 404
1942	277 992	298 081	262 464	217 327	201 547	221669
1943	235 313	237 246	248 778	196 119	170 767	151 708
1944	155 213	177 657	191 309	218 245	267 885	272 486
1945	279 969	272 113	269 526	263 819	191 930	235 092
1946	261 500	278 666	268 117	253 757	259 078	290 984
1947	306 163	323 492	326 369	360 878	349 035	284 642
1948	275 850	256 771	239 612	228 031	228 258	230 614

После смерти И. В. Сталина лагеря продолжали пополняться заключенными, в то же время шел и процесс освобождения отбывших свой срок и амнистированных. В течение 1953 г. и первого квартала 1954 г. в лагеря и колонии ГУЛАГа поступило 589 366 новых заключенных, а выбыло за тот же период 1 701 310 человек, из них 1 201 738 было досрочно освобождено в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от

27 марта 1953 г. «Об амнистии». По состоянию на 1 апреля 1954 г., в ГУЛАГе содержалось 1 360 303 заключенных, в том числе 448 344 — за контрреволюционные преступления, 190 301 — за бандитизм, разбой и умышленные убийства, 490 503 — за грабежи, кражи, хищения и другие особо опасные уголовные преступления, 95 425 — за хулиганство, 135 730 — за должностные, хозяйственные и прочие преступления.

За период с 1 апреля 1954 г. по 1 апреля 1961 г. численность политических заключенных («контрреволюционеров») в ГУЛАГе сократилась в 40,7 раза, а их удельный вес в составе всех заключенных — с 33 до 1,2%. По состоянию на 1 апреля 1959 г., в лагерях и колониях МВД содержалось 948 447 заключенных, из них 11 027 — за контрреволюционные преступления, 211 006 — по Указу от 4 июня 1947 г. «Об уголовной ответственности за хищение государственного и общественного имущества», 8311 — по Указу от 10 января 1955 г. «Об уголовной ответственности за мелкое хищение государственного и общественного имущества», 296 138 — по Указу от 4 июня 1947 г. «Об усилении охраны личного имущества граждан», 33 160 — по Указу от 4 января 1949 г. «Об усилении уголовной ответственности за изнасилование», 21384 — за бандитизм, 38 055 — за умышленные убийства, 31 004 — за умышленное тяжкое телесное повреждение, 184 023 — за хулиганство, 6842 — за нарушение правил прописки паспортов, 7676 — за воинские преступления и 99 821 человек — за прочие преступления.

* * *

На рубеже 1952/53 г. 9-е управление МГБ СССР, в ведении которого находились тогда спецпоселенцы, ссыльнопоселенцы, ссыльные и высланные, провело подробную их перепись, данные которой приводятся ниже.

Спецпоселенцы. По состоянию на 1 января 1953 г. на учете находилось 1 810 140 взрослых спецпоселенцев (от 17 лет и старше). Национальный состав их был следующий: немцы — 788 975, чеченцы—183 445, украинцы—163 653, татары—111 037, литовцы — 75 024, русские — 56 589, калмыки — 53 019, ингуши — 46 303, греки — 40 590, карачаевцы — 37 225, латыши — 33 102, поляки — 31 654, турки — 29 848, молдаване — 25 873, азербайджанцы — 20 860, армяне — 20 238, балкарцы—19 762, эстонцы —16 070, болгары—11 432, грузины — 7169, белорусы — 6621, евреи — 5168, курды — 4993, узбеки — 3459, казахи—2074, кабардинцы—1572, гагаузы— 1352, ассирийцы—1257, таджики—1237, цыгане—1063, румыны — 977, хемшилы — 720, осетины — 616, башкиры — 529, чувашы — 520, мордва — 480, туркмены — 430, киргизы — 399, иранцы — 380, финны и карелы — 375, кумыки — 375, аджарцы — 338, аварцы — 313, лазы — 265, каракалпаки — 212, удмурты—193, чехи—183, черкесы—174, езиды—174, абазины—160, абхазцы—153, лезгины—127, марийцы—123, буряты—122, адыгейцы —90, коми — 83, венгры — 74, австрийцы — 61, ногайцы — 59, даргинцы — 50. Остальные 721 взрослый спецпоселенец принадлежали к другим национальностям, из них 499 человек — представители коренных народов СССР (караимы, якуты, хакасы, эвенки, лакцы и др.) и 222 — некоренных (арабы, сербы, хорваты, словаки, албанцы, афганцы, китайцы и др.).

Ссылнопоселенцы, ссыльные и высланные. По состоянию на 1 января 1953 г. ссыльнопоселенцев, ссыльных и высланных на учете находилось 65 332 (без арестованных и числившихся в розыске). Удельный вес русских в их составе составлял 42,98%, украинцев — 21%, евреев — 5,12, латышей — 4, 36, белорусов — 3,9, литовцев — 2,99, немцев — 2,45, поляков —2,27, эстон-

цев — 2,13%. Представители указанных девяти национальностей составляли 87,2% общего числа ссыльно-поселенцев, ссыльных и высланных. Остальные 12,8% включали в себя представителей более 100 других национальностей

Если говорить о географии размещения указанных категорий лиц, то в Красноярском крае находилось 48,09% от общего числа ссыльнопоселенцев, ссыльных и высланных, в Казахской ССР — 21,59%, на Дальнем Севере—13,08, в Новосибирской обл. — 6,99, в Коми АССР — 6,23%. Остальные 4,02% отбывали ссылку и высылку в ряде других областей, краев и республик.

Примечания к статистическим данным

1) В 30—50-х гг. спецпоселенцы (спецпереселенцы, трудпоселенцы) находились на учете одного и того же отдела, название которого время от времени менялось: 1931—1934 гг.— Отдел по спецпереселенцам ГУЛАГа ОГПУ, 1934—1940 гг.— Отдел трудовых поселений ГУЛАГа НКВД СССР, 1940—1941 гг.— Управление исправительно-трудовых колоний и трудовых поселений ГУЛАГа НКВД СССР, 1941—1944 гг.— Отдел трудовых и специальных поселений ГУЛАГа НКВД СССР, 1944—1950 гг. — Отдел спецпоселений НКВД—МВД СССР, 1950—1953 гг. — 9-е управление МГБ СССР, 1953—1954 гг. — Отдел «II» МВД СССР, с октября 1954 г. — 4-й спецотдел МВД СССР.

2) Следует иметь в виду, что не все депортированные народы и группы людей, подвергавшиеся выселению, являлись спецпоселенцами. На рубеже 1952/53 г. была проведена перепись только тех, кто состоял на учете 9-го управления МГБ СССР и на кого распространялось действие постановления СНК СССР от 8 января

1945 г. «О правовом положении спецпереселенцев». Это постановление не распространялось на значительные массы людей, в разное время подвергавшихся депортациям и к моменту проведения переписи лишенных возможности вернуться на свою родину (корейцы, ингерманландцы, большинство выселенных в 1937 г. из Закавказья и некоторые другие).

3) На 1 января 1953 г. нет данных о географии расселения спецпоселенцев, в отношении которых местом жительства были обозначены ИТЛ и спецстройки МВД. В июне 1950 г., когда число спецпоселенцев в ИТЛ и на спецстройках МВД составляло 44 564 человека, 14 406 находилось в Коми АССР, 6978 — в Красноярском крае, 4784 — в Челябинской обл., 4 463 — в Кемеровской, 3434 — в Молотовской, 3130 — в Свердловской, 1804 — в Удмуртской АССР, 1167 — в Иркутской обл., 1209 — в Хабаровском крае, 751 — в Тюменской обл., 592 — в Горьковской, 524 — в Читинской, 318 — Кировской, 261 — Ростовской, 253 — Башкирской АССР, 227 — Ульяновской обл., 132 — Вологодской и 131 человек — в Сталинградской обл.

ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ ПО ШАРАШКАМ

(рассекреченные)

РГАЭ. Ф. 69. Оп. 1. Ед.хр. 26. Отчет ОКБ з-да 500 за 1942 г.
РГАЭ. Ф. 69. Оп. 1. Ед.хр. 45. Отчет ОКБ з-да 500 за 1943 г.
РГАЭ. Ф. 69. Оп. 1. Ед.хр. 71. Отчет ОКБ з-да 500 за 1944 г.
РГАЭ. Ф. 69. Оп. 1. Ед.хр. 72. Об. записка ОКБ-500 з-да 500.
РГАЭ. Ф. 69. Оп. 1. Ед.хр. 81. Акт передачи ОКБ-16 из НКВД.
РГАЭ. Ф. 69. Оп. 1. Ед.хр. 110. Отчет ОКБ з-да 500 за 1945 г.
РГАЭ. Ф. 69. Оп. 1. Ед.хр. 149. Отчет ОКБ з-да 500 за 1946 г.
РГАЭ. Ф. 69. Оп. 1. Ед.хр. 200. Отчет ОКБ з-да 500 за 1947 г.
РГАЭ. Ф. 69. Оп. 1. Ед.хр. 236. Отчет ОКБ-1 з-да 500 за 1948 г.
РГАЭ. Ф. 69. Оп. 1. Ед.хр. 276. Отчет ОКБ-2 з-да 500 за 1948 г.
РГАЭ. Ф. 69. Оп. 1. Ед.хр. 277. Отчет ОКБ-1 з-да 500 за 1949 г.
РГАЭ. Ф. 7515. Оп. 1. Д. 370. Опыт работы в моторостроении.
РГАЭ. Ф. 7515. Оп. 1. Д. 376. СНК СССР о моторостроении т.1.
РГАЭ. Ф. 7515. Оп. 1. Д. 377. СНК СССР о моторостроении т.2.
РГАЭ. Ф. 7515. Оп.1. Д. 408. НКВД по спецвопросам 1938 г.т.1.
РГАЭ. Ф. 7515. Оп.1. Д. 409. НКВД по спецвопросам 1938 г.т.2.
РГАЭ. Ф. 7515. Оп.1. Д. 475. О дизелестроении 1938 г.
РГАЭ. Ф. 8044. Оп.1. Д. 354а. Передача завода № 82 из НКВД.
РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 666. Проблема топливных насосов.
РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 709. Переписка с 8 Гл. Упр. НКАП.
РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 1033. Справки по ракетному самолету.
РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 1182. Переписка с НИИ-1 по ракетам.
РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 1492. О трофейном оборудовании.
РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 1493. Переезд нем. спец. в СССР.
РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 1496. Создание опытных двигателей.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 1500. Оплата труда немецких специалистов.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 1637. Справки по опытным моторам.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 1647. О двигателях Зенгера.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 1679. Протокол коллегии по М-224.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 1767 Письмо Герлаха в НКВД.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 1797. Жалобы немецких специалистов в НКВД.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 1802. О работе немецких специалистов на з-де 500.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 1827. О выпуске двигателя Д-50.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 2777а. Отчет НКАП о работах в 1940 г.

РГАЭ. Ф. 8164. Оп. 1. Д. 3038. Штатное расписание завода № 82.

РГАЭ. Ф. 8164. Оп. 1. Д. 3168. Штатное расписание завода № 500.

РГАЭ. Ф. 8164. Оп. 1. Д. 3169. Штатное расписание ОКБ-500.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 4694. Отчет о работах в Германии 47 г.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 4898. Отчет о работе Германии представителей МАП.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 6313. Вывоз оборудования из Германии 45 г.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 6314. Вывоз оборудования из Германии в 45 г. т.2.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 6326. Вывоз оборудования из Германии в 46 г.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп.1. Д. 6341 Вывоз оборудования из Германии в 47 г.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 6429. Кадры НКАП в 1939 г.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 6439. Списки немецких специалистов в МАП.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 6441. Список немецких специалистов з-да 500.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 6441. Список немецких специалистов завода № 1.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 6441. Список немецких специалистов завода № 2.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 6670. Демонтаж оборудования в Германии.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 6677. Работы ОКБ-3 в Галле.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 6678. Работы ОКБ-2 в Штатсфурте.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 6679. Работы ОКБ-1 в Дессау.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 6681. Производство дизелей ЮМО-224.

РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 6688. Задания НКАП в Германии в 46 г.

РГАЭ. Ф. 8164. Оп. 1. Д. 1679. О моторе М-127 на заводе № 500.

РГАЭ. Ф. 8355. Оп. 1. Д. 374. Письмо Иорданского о РГИ.

РГАЭ. Ф. 69. Оп. 1. Д. 235. Отчет В.М. Яковлева по ОКБ-1.

РГАНТД. Ф. Р-187. Оп.2. Д. 30. (Самара). Немцы завода № 2.

РГАНТД. Ф. 3. Оп.10. Д. 5,15. Воспоминания В.В. Молодцова.

РГАНТД. Ф. 35. Оп. 3. Д. 22, 14. Запуск ракет Р-1.

РГАНТД. Ф. 36. Оп. 5. Д. 21. Итоги работы ОКБ-1.

РГАНТД. Ф. 53. Оп. 1. Д. 403. Отчет по ЮМО-297 (Яковлев).

РГАНТД. Ф. 53. Оп. 1. Д. 474. Отчет по АЧ-30Б.

РГАНТД. Ф. 53. Оп. 1. Д. 524. Отчет по ЮМО-297 (Орлин).

РГАНТД. Ф. 107. Оп. 3. Д. 55. Создание ГИРД.

РГАНТД. Ф. 107. Оп. 6. Д. 54. Испытание ОРД-2 Королевым.

РГАНТД. Ф. 107. Оп. 6. Д. 57. Испытание ракеты Королева.

РГАНТД. Ф. 211. Оп. 7. Д. 509. Испытание РД-1-ХЗ на СУ-7.

РГАНТД. Ф. 134. Оп. 3. Д. 10. Капустин Яр, 1948 г.

РГАНТД. Ф. 211. Оп. 7. Д. 542. Ракеты А-4.

РГАНТД. Ф. 211. Оп. 7. Д. 616. Ракета-носитель Р-7.

РГАНТД. Ф. 134. Оп. 3. Д. 19. Первый пуск ракеты А-4.

РГАНТД. Ф. 211. Оп. 7. Д. 551. Ракета-носитель Р-7 с ИСЗ-1.

ГАРФ. Ф. 7523. Оп. 67. Д. 4. Снятие судимости с Туполева и др.

ГАРФ. Ф. 7523. Оп. 4. Д. 402. Награждение работников завода № 500.

ГАРФ. Ф. 8265. Оп. 1. Д. 7, 15. Иностранцы эмигранты.

ГАРФ. Ф. 8350. Оп. 1. Д.2118. Концессия Юнкерса.
ГАРФ. Ф. 8355. Оп. 1. Д. 1673. Летающие лодки Дорнье.
ГАРФ. Ф. 8355. Оп. 1. Д. 374. Письмо о ракетном институте.
ГАРФ. Ф. 8418. Оп. 8. Д. 147. Успехи Берия.
ГАРФ. Ф. 8418. Оп. 9. Д. 211. Секретность работ.
ГАРФ. Ф. 8418. Оп. 17. Д. 2. Самолет Григоровича.
ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 2. Д. 137. Использование военнопленных.
ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 2. Д. 200, Ленинградская шарашка ОКБ-172
ГАРФ, Ф. 9401. Оп. 2. Д. 203. Вывоз немцев из Германии
ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 2. Д. 171. Гельмут Греттруп
ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 2. Д. 138. Охота за Греттрупом
ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 2, Д. 207. Вывоз немцев из Германии
ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д.513. Подчинение завода № 82 НКВД.
АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 2-3. Орг. Центральных и губернских ЭКУ.
АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 3. Создание ЭКУ на предприятиях.

ЛИТЕРАТУРА

XV конференция ВКП(б). Стенографический отчет. М.; Л., 1927.

XV съезд ВКП(б). Стенографический отчет. М.; Л., 1928.

XVI конференция ВКП(б). Стенографический отчет. М.; Л., 1929.

Беломорско-Балтийский канал им. И. В. Сталина. История строительства. М., 1995.

Бережной С.С. Корабли и суда ВМФ СССР 1928—1945. М., 1988.

Военная энциклопедия: В 8 т. М., 1997.

Всесоюзная перепись населения 1939 г Основные итоги. СПб., 1999.

Второй всероссийский съезд работников пенитенциарного дела. 25 ноября—1 декабря 1924 года. Стенографический отчет. М., 1925.

ГАРФ. Ф. 1235. Оп. 43. д. 62.

ГАРФ. Ф. 393. Оп. 8. Д. 161.

ГАРФ. Ф. 4042. Оп. 1. Д. 26.

ГАРФ. Ф. 4042. Оп. 2. д. 561.

ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 5а. Д. 720.

ГАРФ. Ф. 9414. Оп.1. д. 1806.

ГУЛАГ 1918—1960. Сб. док. М., 2000.

ГУЛАГ в годы войны. Доклад начальника ГУЛАГа В. Г. Наседкина Л. П. Берии // Исторический архив, 1994, № 3.

Декреты Советской власти. М., 1989.

Дьяков Ю.Л. Подвиг строителей индустрии тыла. М., 1981.

Дьяков Ю.Л. Северная угольно-металлургическая база СССР: возникновение и развитие. М., 1973.

Земсков В.Н. ГУЛАГ (историко-социологический аспект) // Социологические исследования. 1991. № 6.

Земсков В.Н. Демография заключенных, спецпоселенцев и ссыльных (30-е — 50-е годы) // Мир России. 1999. Т. VIII. № 4.

Земсков В.Н. К вопросу о масштабах репрессий в СССР // Социологические исследования. 1995. № 9.

Земсков В.Н. Об учете спецконтингента НКВД во всесоюзных переписях населения 1937 и 1939 гг. // Социологические исследования. 1991. № 2.

Индустриализация Советского Союза: новые документы, новые факты, новые подходы. М., 1997.

История Отечества: люди, идеи, решения. Очерки истории советского государства. М., 1991.

Кокурин А.И., Петров Н.В. ГУЛАГ. Структура и кадры // Свободная мысль, 2000, № 2.

Комаровский А.Н. Записки строителя. М., 1973.

Ленин В.И. ПСС. Т. 37, 39, Т.40.

Лубянка. ВЧК — КГБ. Документы. М, 1997.

Наринский А.С. Воспоминания главного бухгалтера ГУЛАГа. СПб., 1997.

Народное хозяйство СССР за 70 лет. Юбилейный статистический справочник. М., 1987.

Органы и войска МВД России. Исторический очерк. М., 1996.

Органы и войска МВД России. Краткий исторический очерк. М., 1996.

Паперно А.Х. Тихоокеанский ленд-лиз. М., 1995.

Письма И.В. Сталина В.М. Молотову. 1925—1936 гг. Сб. док. М., 1995.

Пограничные войска СССР 1929—1938. Сб. док. М., 1972.

Политбюро ЦК РКП(б) — ВКП(б). Повестки дня заседаний. 1919—1952. Каталог. М., 2001.

Реформа тюрьмы и перспективы исправительно-трудового дела в СССР. 1-е всесоюзное совещание пенитенциарных деятелей. Стенографический отчет. М., 1929.

Рождение ГУЛАГ а. Дискуссии в советском руководстве // Исторический архив, 1997, № 4.

Русский архив. Великая Отечественная. Т. 25 (14). М., 1998.

Самолетостроение в СССР 1917—1945. М., 1998.

Сборник нормативных актов по советскому исправительно-трудовому праву 1917—1959. М., 1959.

Сборник основных приказов, циркуляров и инструкций Народного комиссариата юстиции и Народного комиссариата внутренних дел РСФСР за 1918—1928 гг. о деятельности мест лишения свободы. М., 1959.

Экономика ГУЛАГа и ее роль в развитии страны. 30-е годы. Сб. док. М., 1998.

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Вместо предисловия. Почему нужно изучать опыт сталинских шарашек?</i>	5
ОГПУ как колыбель шарашек	8
Шарашки перед войной и в годы Великой Отечественной войны	12
Послевоенные шарашки для немцев	45
Шарашки и ракетно-ядерный щит	69
<i>Вместо послесловия. Шарашки на Западе и в современной России</i>	82
Приложение	91
Справочный материал	98
Документы	167
Источники информации по шарашкам	184
Литература	188

Массово-политическое издание

ЗАГАДКА 1937 ГОДА

Симоненков Валентин Иванович

«ШАРАШКИ»

Инновационный проект Сталина

Редактор *С. Громов*
Художественный редактор *С. Курбатов*
Компьютерная верстка *А. Кувшинников*
Корректор *Н. Самойлова*

ООО «Алгоритм-Издат»
Оптовая торговля:
ТД «Алгоритм» 617-0825, 617-0952
Сайт: <http://www.algoritm-izdat.ru>
Электронная почта: algoritm-izdat@mail.ru
Интернет-магазин: <http://www.politkniga.ru>

ООО «Издательство «ЭКСМО»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Оптовая торговля книгами «ЭКСМО»:
ООО «ТД «ЭКСМО». 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

Подписано в печать 14.07.2011.
Формат 84×108 1/32. Печать офсетная. Усл. печ. л. 10,08.
Тираж 3000 экз. Заказ № 4102402

Отпечатано в ОАО «Первая Образцовая типография»
Филиал «Нижеполиграф»
603006, Нижний Новгород, ул. Варварская, 32.

ISBN 978-5-699-51049-8



9 785699 510498 >

«ШАРАШКИ»

Инновационный проект Сталина

В 2009 году были сняты грифы секретности на некоторые архивные фонды ОГПУ-НКВД-МВД, в том числе хранившие материалы о деятельности сталинских «шарашек». Это название применялось для секретных НИИ и КБ, подчиненных НКВД/МВД СССР, в которых работали в основном заключенные инженеры и конструкторы.

Всегда считалось, что работа «шарашек» была малоэффективной, а условия труда в них – ужасающими, однако автор данной книги, сам работавший в «шарашке» и изучивший огромный массив документов об их деятельности, доказывает, что это не так. Парадокс заключается в том, что в сталинских «шарашках» открытий и изобретений было сделано больше, чем за двадцать лет «демократии» в России.

Почему это было возможным, в чем были преимущества «шарашек», как жили и трудились в них специалисты – об этом рассказывается в книге В.И. Симоненкова.

«АЛГОРИТМ»

ISBN 978-5-699-51049-8



9 785699 510498 >



ЭКСМО